

MERIMIES

3/2025

SJÖMANNI

Rambling Rose

TARJOILIJAKAROLIINA TIROMÄEN
SIGNATURE COCKTAILISSA
ON VIENO TUOKSU JA
TARKKAAN MIETITTY NIMI

M/s Baltic Princess
**KIMALTA
UUDISTUNEENA**

MERIMIES

SJÖMANNEN

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

3|2025

Kannen kuvassa:
tarjoilija Karoliina Tiirömäki
M/s Baltic Princess-alukselta.

Kuva: Saana Lamminsivu

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR
Saana Lamminsivu

ULKOASU, TAITTO • LAYOUT
Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu Oy

TOIMITUS • REDAKTION
John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki, p. (09) 615 2020
John Stenbergs strand 6, 2:a våningen,
00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020

PAINO
Grano Oy, ISSN 0355-872X

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE •
POST- OCH BESÖKSADRESS
John Stenbergin rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI • E-POST
etunimi.sukunimi@smu.fi /
fornamn.tillnamn@smu.fi

ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020

Lehti ilmestyy viisi
kertaa vuodessa. /
Tidningen utkommer
fem gånger om året.

TILAUSHINNAT
1/1 vuosi/år 25 e
1/2 vuosi/år 15 e

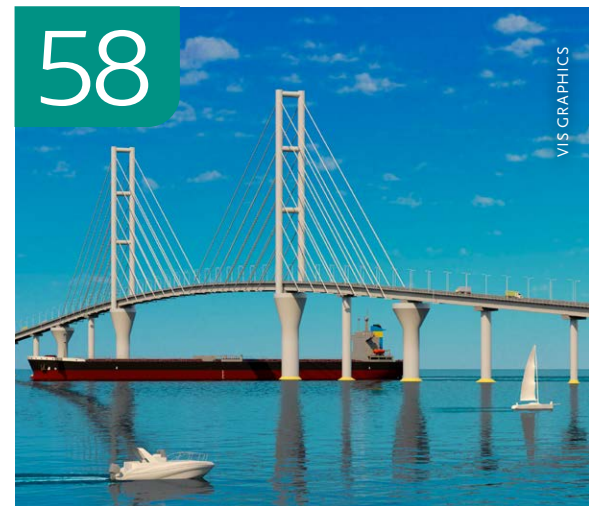


sisältö | innehåll

- 12 Länsirannikko on huoltovarmuuskeskittymä
- 16 Miltä näyttäivät Suomen vesitiet maailmalle?
- 19 Taudista ei pääse kuin potemalla
- 20 Totta vai toivetta: Itämeren yli ja ali kolmesta kohtaa
- 24 Norjan Merimies-Unionin selvitys paljastaa ulkomaalaisten merenkulkijoiden haastavan oikeudellisen aseman sotatilanteessa
- 26 Xi Jinping & Kiinan uusi maailmanjärjestys
- 34 Suez – kanava keskellä kriisiä
- 38 Arska kaivertaa esiin pinnanalaisen maailman
- 42 Förnyade M/s Baltic Princess skimrar
- 50 Västkustens försörjningsberedskap
- 54 Hur ser finlands vattenvägsförbindelser med världen ut?
- 57 En sjukdom man måste genomlida
- 58 Sanning eller önskemål: Över och under Östersjön på tre ställen
- 62 Utredning från det norska sjömansförbundet avslöjar en utmanande rättslig ställning för utländska sjömän i ett krigstillstånd
- 64 Xi Jinping och Kinas nya världsordning
- 72 Suez – en kanal mitt i en kris

MERIMIES – SJÖMANNEN ILMESTYMISAIKATAULU 2025 TIDTABELLEN 2025

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
1	27.1.	28.2.
2	31.3.	25.4.
3	26.5.	20.6.
4	22.9.	17.10.
5	24.11.	19.12.



Suomalaiset ammattimerenkulkijat joutuvat kilpailemaan töistä kokemattomien kanssa

Työttömyyden kasvu näkyy myös suomalaisilla laivoilla. Viking Line varustamon rekrytointiosasto yllättyi, kun marraskuussa alkaneeseen rekrytointikampanjaan tuli valtava hakijoiden ryöppy: eri laivoilla avoinna oleviin työtehtäviin saapui yli 10 000 hakemusta. Viking Line haki työntekijöitä laivojen ravintola- myymälä, spa-, viihde-, keittiö- ja siivousosastoille keikkatyöhön, kesätyöhön, eripituisiin sijaisuuksiin ja vakituisiin paikkoihin. Kysytyimmät työpaikat olivat laivojen myymälöissä. Niihin hakemuksia tuli 3 463. (Talouselämä 25.2.2025).

Suuret hakemuskäärät ovat seurausta Suomen hallituksen harjoittamasta työvoimapolitiikasta. Työttömiä patistellaan hakemaan töitä myös oman alansa ulkopuolelta. Yksi henkilö voi hakea laivalta useampaan eri työtehtävään, mikä kasvattaa hakemusten määrää. Laivoille hakee työntekijöitä maapuolelta, joilla ei ole merityökokemusta.

Samaan aikaan laivalla määräaikaissa työsuhteissa työskentelevät ja vikaeraajat joutuvat kilpailemaan avoimena olevista työpaikoista. Menneinä vuosina työn saanti laivalta oli ikään kuin varustamon ja työntekijän välinen sanaton sopimus, minkä turvin suomalaisilla laivoille on riittänyt työhönsä sitoutuneita ammattimerenkulkijoita. Kun määräaikainen työsopimus tai vikaeraus päättyi, oli tiedossa töitä jälleen seuraavassa vuorossa.

Koronapandemian jälkeen varustamot etsivät kuumeisesti työvoimaa – ja uutta työvoimaa – ja perustivat rekrytointikampanjoita houkutellakseen työntekijöitä takaisin merille. Suuri joukko merenkulkijoita uhkasi jäädä maihin pitkien lomautusten jälkeen. Monet merenkulkijat tekivät maissa töitä, mutta merimies on merimies ja luotu liikkuvaan laivatyöhön. Niin monet ammattimerenkulkijat palasivat takaisin laivatyöhön ja hyvä niin, sillä sen turvin Suomen kuljetukset on saatu varmistettua turvattomaksi käyneellä Itämerellä Venäjän hyökkäyssodan alettua.

Laivoilta on vaikeaa saada vakituista työtä. Monilla vuosikymmeniä merillä työskennelleillä merenkulkijoilla ei ole välttämättä vakituista työsuhdetta. Suomalaisista merenkulkuoppilaitoksista valmistuneet ammattimerenkulkijat – joilla on myös pätevyudet – kilpailevat nyt samoista töistä uusien työnhakijoiden kanssa, joista osalla ei ole minkäänlaista aiempaa kokemusta merenkulusta.

Varustamoilla on käytössään henkilöstöohjelmistoja (nimet vaihtelevat varustamoittain), joilla varustamo ilmoittaa avoimena olevista töistä. Merimiehet seuraavat avoimena olevia tehtäviä omalla kännykällään, josta voi ilmoittaa kiinnostuksensa työtä kohtaan. Nopeimmat nappaavat avoimena olevat työt ja moni jää nuolemaan näppejään. Avoimena oleva työtehtävä voi mennä kaupaksi sekun-

neissa. Näin ollen töitä haluavat merimiehet joutuvat seuraamaan vapaillaan jatkuvasti luuriaan, jota ei voi jättää käsistään edes jääkaapilla käydessä. Työpaikka voi mennä tuolla välin sivu suun. Tarjoilijaksi viikonlopputyöhön paikan saattaa napata kokematon työntekijä ja kokenut ammattimerenkulkija jää vaille töitä. Työttömyys tarkoittaa rahattomuutta: ei ole millä elää.

Myös rahtilaivoilla esiintyy rekrytointiin liittyviä ongelmia. Töitä on tarjottu ulkomaalaisille merimiehille ja suomalaiset ovat jääneet rannalle roikkumaan. Tiedossa on myös tapauksia, joissa suomalainen ammattimerimies ei ole päässyt urallaan eteenpäin, kun tehtävään on rekrytoitu ulkomaalainen merimies. Asia herättää epäluottamusta – etenkin kun varustamot huusivat vielä vuosi sitten täyttä kurkkua työvoimapulaa.

Orpon (kok.) hallituksen tavoitteena on ollut luoda Suomeen 100 000 lisätyöllistä, mutta on käynyt päinvastoin. Työttömiä oli helmikuussa 263 000, mikä on 43 000 enemmän kuin vuosi sitten. Suomessa oli työttömänä yhteensä 146 000 miestä ja 117 000 naista. Naisia on työvoiman ulkopuolella 58 000 enemmän vuoteen 2024 verrattuna. Ekonomistien mukaan naisten työttömyys johtuu etenkin julkisen sektorin, kuten valtion ja kuntien, hyvinvointialueiden säästöistä. Samaan aikaan, kun työttömyys on kasvanut, avoimien työpaikkojen määrä on laskenut ja ihmiset eivät työllisty enää uudelleen. Työtä eivät saa myöskään nuoret: alle 25-vuotiaista työttömänä oli helmikuussa 23,9 prosenttia. Myös korkeakoulutettujen työttömyys on ennätyslukemissa. Viime vuoden lopussa työttömänä oli yli 52 000 korkeakoulutettua.

Suomalaisten yritysten konkurssihakemusten määrä on kasvanut voimakkaasti. Verohallinto teki alkuvuonna yhteensä 611 konkurssihakemusta. Määrä on noussut 57 prosenttia vuoden takaisesta. Suuri konkurssien määrä johtuu ihmisten ja yritysten yleisestä luottamuksen puutteesta ja ostovoiman heikkenemisestä.

Kotitalouksissa käytävissä olevat rahat ovat vähissä, mikä johtaa siihen ettei kuluteta ja osteta. Rahaa ei jää mihinkään ylimääräiseen ja päivittäistä elämää joudutaan rajoittamaan kulutusluotoilla. Suomen hallituksen tekemät leikkaustoimet eivät ole luoneet maahan toivottavaa talouskasvua, vaan estäneet sitä. Ihmisistä on tullut työttömiä ja toivottomia.

Suomen ainoa keino selvittää lamasta on kotimaisen ostovoiman parantaminen suomalaisella työvoimalla. Rakennetaan infraa ja teollisuutta. Innovoidaan. Onneksi suomalaiset varustamot ovat pitäneet itsepintaisesti kiinni vihreän siirtymän investoinneista, joiden turvin olemme mukana muun maailman muutoksessa. Pidetään meriväylät avoimena muuhun maailmaan ja käydään kauppaa! 📍

M/s Baltic Princess KIMALTA UUDISTUNEENA

Tallink Siljan M/s Baltic Princess palasi telakalta valoisana ja avartuneena. Aluksen kuutos- ja seiskakerroksen ravintoloihin, myymälään ja infoon tehtiin mittavat remontit, joiden jäljiltä alus suorastaan hohtaa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

M/s Baltic Princess purjehtii Turusta Tukholmaan. Kesällä alus liikennöi väliä non-stopina. Intendentti **Hanna Tamminen** ja hovimestari **Toni Lindillä** on hymy herkässä. M/s Baltic Princessin uudistus on saanut matkustajilta paljon kehuja. Suurimmat muutostyöt tehtiin aluksen julkisiin tiloihin.

Aluksen kuutoskansi uudistettiin keulasta peräaualaan: Aluksen sisääntuloaula ja infotiski on nyt valoisa sekä raikas. Myös tax-free-myymälä remontoitiin lattiasta kattoon, intendentti Hanna Tamminen ihailee työpaikkaansa.

Intendentti Hanna Tamminen käy laivalla töissä Helsingistä.

– Oma meriurani alkoi 1990-luvulla. Aloitin laivoilla tanssijana, olin myymälässä 10 vuotta ja toiset 10 vuotta hotellipääällikkönä ja intendenttinä vuodesta 2017 lähtien.

– Olen työskennellyt Silja Ab:lla ja nyt Oy:lla. Olen purjehtinut Vaasasta, Helsingistä ja Riikaan, Visbyhyn, Pietariin ja nyt tätä Turku-Tukholmaväliä.

Kollega hovimestari Toni Lind asuu myös Helsingissä.

– Olen työskennellyt Tallinkilla suurin piirtein 10 vuotta, josta suurimman osan hovimestarina. Pääsin vakituiseksi. Merimiesurani aloitin punaisilla laivoilla, Viikingillä, jossa olin kolme-nelisen vuotta ja siirryin sieltä Tallinkille.



THE GRILL HOUSE

SEISKAKANNEN Á la carte-ravintolat saivat uuden ilmeen. The Grill Houseen sisustuksen suunnitteli **Heikki Mattila** (Aprocos Interior Design).

– Grill Housen pohjaratkaisu järkevöitettiin: aiempi suuri ravintolasali jaettiin väliseinäkkeillä pienempiin loungeihin, jotka mahdollistavat esimerkiksi ryhmille oman viihtyisän ruokailutilan, hovimestari Toni Lind esittelee salimuutosta.

– Myös Á la carten keittiöihin tehtiin joi-takin pieniä muutoksia, että ne olisivat toimivampia ja ergonomisempia. Vaunut on saatava salissa sutjakasti kulkemaan. Työpisteitä sijoiteltiin uusiksi siten, että kaikki olisi mahdollisimman lähellä.

Á la carte-ravintoloiden tarjonta on suunniteltu asiakaskunnan mukaan. The Grill House pitää nälän loitolla:

– Listalla on klassikkoannokset, kuten

pippuripihvi, mutta menuun tuodaan myös puolen vuoden välein uusia, trendinmukaisia annoksia, jotta saadaan vaihtuvuutta.

Ravintoloiden aukioloajat on suunniteltu tarkoin.

– Tarjoamme aamulla erikoisaamiaisen ja olemme päivällä pitkään avoinna. Illalla ovet sulkeutuvat puoli yksitoista.

– Jos matkustajalle iskee yöllä hirveä nälkä, niin syötävää tarjoaa Fast Lane -kahvila, josta löytyvät klassiset rapuleivät ja muut perusherkut. Risteilyn pikkutunneilla saattaa hiukaista.

KESÄSOPPARILAINEN TARJOILIJA JUSSI JÄRVENPÄÄ

TARJOILIJA Jussi Järvenpää aloitti työt merillä tänä keväänä. Laivalla hän käy töissä Tampereelta.

– Olin maatöissä viimeiset kolme vuotta. Minut on otettu laivalla äärimmäisen hyvin vastaan ja saan aina apua, Järvenpää on ilahtunut hyvästä vastaanotosta.

– Kassajärjestelmän kanssa on vielä hie-man opettelua -klubikortit ja muut – mutta töitä oppii, Järvenpää on tarmokas.

Laivaturvallisuus vaatii paneutumista ennen varsinaisen merityön aloittamista.

– Ennen ensimmäistä työvuoroani minulla oli nettikursseja ja sain myös sähköpostitse informaatiota turvallisuusasioista.

– Jos sinulla ei ole minkäänlaista taustaa laivan turvallisuusasioista, niin aika paljon pi-

tää käyttää päättään ja muistaa uusia asioita nopeassa aikataulussa, Järvenpää myöntää.

Järvenpää toimi laivalla huhti-touko-kuussa vikaeraajana.

– Kesäsopimukseni alkaa 16.6. ja kestää elokuun alkuun. Vakkarisoppari olisi tietysti kiva – sitä lähdetään tässä puskemaan.

Järvenpää on mieltynyt laivatyön työrytmiin:

– Vaikka olet merillä koko ajan työmoodyssa, niin töiden välissä on parin-kolmen tunnin tauot, joten työ ei tunnu niin raskaalta. Maatyössä ei ole yhtä hyvin taukoja: töitä on lounaasta 11:sta aina iltaan 23 saakka, kun ravintola on avoinna.

Laivalla pääsee aina myös rauhassa messiin syömään, jossa on hyvä ruokatar-



jonta miehistölle salaateista ruokiin, Järvenpäällä on jo nyt paljon hyvää sanottavaa laivatyöstä. ➤➤

ALUESIIVOOJA MINNA PARVELA

THE GRILL HOUSE on yksi aluesiivooja **Minna Parvelan** työpisteistä.

– Meillä on eri päivinä ja viikkoina vaihtuvat työalueet.

Parvela ajaa laivan käytävillä merten formulaa, eli lattianpesukonetta. The Grill Housen mattoja uusittiin.

– Nyt on helpompi ajella, koska myös salin käytävät ovat leveämmät. Mutta kyllä tässä silti vielä hieman saa taistella, ettei formula lähde käsistä, Parvela nauraa.

– Ravintoloiden lattiat vedetään joka päivä koneella pariinkin otteeseen. Ravintolat konetetaan myös yöllä. Pidämme paikat siistinä.

Parvela konettaa parhaillaan The Grill Housen salia. Uudistuneesta ravintolasta on avarat ikkunanäkymät suoraan merelle. Ilta-aurinko kimmeltää aaltojen harjalla.

– Merinäköala ei ollut tästä ravintolasta aiemmin näin hyvä. Lasit olivat aiemmin suljetut, mutta avattiin onneksi remontin yhteydessä. Nyt sali on todella hieno ja valoisa!



Minna Parvela aloitti työt M/s Baltic Princessillä kaksi vuotta sitten. Merityöt hän aloitti vuonna 1986 M/s Silvia Reginalla Helsinki-Tukholma-linjalla, sitten hän oli Viikingillä, josta hän siirtyi TallinkSiljalle. Pitkän meriuran aikana hän on tehnyt töitä ravintolassa ja nyt aluesiivoojana.

PIANO BAR "THE GREAT GATSBY"

PIANO BAR on suosittu ja rauhallinen seurustelulounge, jossa voi nauttia esimerkiksi aperitiivin tai digestiivin. Piano Bar oli jo aiemmin olemassa, mutta tilaa avarrettiin purkamalla paikalla aiemmin ollut Sigar Bar/Casino. Samalla Piano Barin sisustusta uusittiin.

– Piano Bar oli hyvin usein täynnä ja saimme siihen nyt lisää asiakaspaikkoja. Design Studio **Marjut Nousiainen** suunnitteli ravintolan muutostyön, intendentti Hanna Tamminen selostaa.

Piano Barissa voi nauttia kuohuvaa ja hienoja cocktaileja sekä viinejä, joita ei ole muiden ravintoloiden valikoimissa. Piano Bariin tuli uudistuksen myötä myös pitkä lista martineja.

Monet matkustajat tykkäävät tulla Piano Bariin istumaan esimerkiksi päivällisen jälkeen kuuntelemaan pianomusiikkia.

– Tila on rauhallinen lounge, jossa tunnelmamusiikista vastaa ammattipianistit, jotka tekevät laivalla töitä aina kuukauden kerrallaan. Meillä on vakituiset pianistit, jotka kiertävät varustamossa ja ovat viihtyneet hyvin. Laiva tarjoaa muusikoille työtä ja työllistää. Matkustajalaiva on harvoja paikkoja, joissa pianisti voi tehdä keikkaa kuukauden putkeen, Tamminen painottaa viihdepuolen merkitystä laivatyössä.

Kävelevä drinkkikirja

Piano Barissa työskentelee kaksi baarimestaria ja toisinaan tarvitaan kolmattakin käsiparia. **Sanna Rantapere** aloitti työt laivalla nissenä 1986 ja siirtyi sieltä vähitellen baariin päin. Vuonna 2006 hän suoritti baarimestarin erikoisammattitutkinnon. Jos Baltic Princessin muissa ravintoloissa tulee tenkkapoo drinkinvalmistuksen kanssa, kilautetaan Sannalle.

– Olen tällainen kävelevä drinkkikirja, Rantapere nauraa.

– Uusi juttu ovat hieman laadukkaammat tequila- ja rommipohjaiset drinkit. Uusien drinkkien valmistusta joutuu opiskelemaan ja luntaamaan pari-kolme kertaa, ennen kuin menee työmuistiin.

– Monissa drinkkeissä on eri nimi, mutta ainesosat pohjautuvat vanhoihin drinkkeihin, Rantapere tietää hyvän drinkin sisältävän oikeissa suhteissa makeaa ja hapanta riippuen siitä tehdäänkö päiväjuomaa, aperitiivia vai jo jälkiruokajuomaa.



Piano Barin muutostyöt näkyvät asiakaskunnassa.

– Ihmiset uskaltavat nyt pysähtyä baaritiskille, eivätkä kävele vain ohitse.

Oman osansa tilan viihtyvyyteen tekevät helposti lähestyttävät ja leppoiset baarimestarit. Sanna Rantapere on pitkän linjan ammattilainen, joka jutustelee niitä näitä kahden iäkkäämmän rouvan kanssa, jotka tulevat Piano Bariin päivädrinkille.

– Teemme Päivä Tukholmassa -risteilyn maanantaisin. Se vetää erityisesti eläkeläisiä, jotka käyvät Tukholmassa museoissa.

– Muutama vuosi sitten avattu Paradox-museo on mielestäni aika kiva ja kohutuuhintainen. Jos museoissa käy sesongin ulkopuolella, niihin pääsee hyvin eikä tarvitse varaila lippuja etukäteen.

Aasialaisilla on tänä päivänä ostovoimaa

Kesäsesonkina M/s Baltic Princess ajaa läh töjä non-stoppina Turun ja Tukholman välillä. Kyytiin tulee erityisesti lapsiperheitä, joista osa jatkaa autolla matkaa eteenpäin Eurooppaan. Myös aasialaiset turistit ovat löytäneet jälleen Skandinaavian koronapandemian jälkeen.

– Aasialaisia näkyy jälleen ja nyt saapuvilla matkustajilla on myös ostovoimaa, eikä oteta hanasta enää vain pelkkää kuumaa vettä ja mennä hyttiin syömään omia nuudeleita, kuten aiemmin.

– Aasialaiset menevät Turusta laivalla yli ja jatkavat usein matkaa Norjaan tai Kööpenhaminaan, Rantapere on keskustellut heidän kanssaan.

Asia on suuri manner, jossa elintaso nousee ja ihmisten ostovoima kasvaa: Aasialaisten ostopotentiaali pitää hyödyntää myös matkustajalaivoilla.

– Nyt saapuvat ryhmät ovat sen sortista porukkaa, että heillä on innostuneisuutta kokeilla jotain uusia juomiakin. On ilahduttavaa, että uskaltautaan irrotella hieman tanssilattialla.

Kaikki aasialaiset eivät osaa englantia. Miten sitten kommunikoidaan?

– Heillä on puhelin, johon he sopottavat tilauksensa ja sitten kone kääntää kielen suomeksi, Rantapere selostaa.

Erikoinen vastaanottanut tapaus olivat ”agenttilasit”, Rantapere muistaa.

– Aasialainen asiakas maksoi tilauksensa klikkaamalla silmälasiansa sankaa. Käyhän se niinkin, baarimestari ei ole moksiskaan.

Rambling Rose

Piano Barin signature cocktail on nimeltään *Rambling Rose*, jonka on suunnitellut M/s Baltic Princessin tarjoilija **Karoliina Tiromäki**. Siromäen suunnittelema drinkki tuli viime vuonna toiseksi Tallinkin vuosittain järjestämässä Bartender of the Year -kilpailussa.

– En ole ollut aiemmin mukana kilpailussa – ja hyvä sijoitus yllätti, Tiromäki oli menestyksestä hämillään.

Työkaverit Baltic Princessillä olivat pistäneet silmälle Tiromäen kyvyt ja kannustivat häntä mukaan kilpailuun.

– Minulla on hyviä työkavereita, jotka ovat opettaneet ja inspiroineet – mutta myös antaneet tilaa kasvaa työssä, Tiromäki lähettää heille kiitokset.

Porilainen Tiromäki on itseoppinut, mutta tykkää laittaa ruokaa, leipoa sekä valmistaa erilaisia juomia.

– Seuraan paljon Instagramia ja drinkkiblogeja. Pidän silmät koko ajan auki, mikä on tulossa trendiin ja koitan keksiä jotain hieman erikoisempaa, mikä erottuu muista.

Tiromäki sai inspiraation *Rambling Rose* -cocktailiin laivan hajuvesiosastolta.

– Laivalle tullaan ostamaan paljon hajuvesiä, joten myös drinkissä voi olla ikään kuin tuoksua mukana.

Tiromäki löysi kotoaan ruusuvettä, joka syntyy hajuvesituotannon sivutuotteena.

– Ruusuvesi on hyvin halpaa: kolmen desin pullo maksaa vain kolme euroa. Se on siis edullinen, mutta vahva, raaka-aine. Yhtein drinkkiin tulee vain puolikas baariluskallinen ruusuvettä, Tiromäki on summanut taloudellisenkin puolen.

Vaikeinta drinkissä on nimen keksiminen. *Rambling Rose* -nimi pitää sisällään vienon tuoksun.

– *Rambling* tarkoittaa ruusuköynnöstä, mutta myös jaaritella ja höpötellä. Drinkillä pitää olla tarina ja nimen keksimiseen on tehtävä tutkimustyötä.

– Jokainen baarimikko keksii drinkkejä, joten drinkin nimi täytyy googlettaa oikein hyvin, että tietää kuinka monta samannimistä juomaa maailmasta kenties jo löytyy.

– Olen itse käyttänyt latinankielisiä nimiä, joissa on symboliikkaa. Jos annoksessa on esimerkiksi verikreippiä, nimi voi kuulua *forbidden fruit* tai *ex-paradise*.

Vuoden baarimestarikilpailu järjestetään Tallinnassa. Matkalle mukaan tarttui vahingossa lyhyt baariluskikka.

– Kilpailu videoitiin ja piti kertoa englanniksi annoksestaan. Käteni tärisivät, kun vispasin nysällä baariluskikalla cocktailia, porilainen heiluttaa käsiään.

Onneksi lasin valinta meni nappiin.

– Valitsin lasin drinkin mukaan, enkä jallista lasia.

Hyvin meni: Tiromäki palasi Tallinnasta takaisin hopeamitali kaulassaan. Työkaverit olivat sankoin joukoin onnittelemassa hyvästä sijoituksesta kilpailussa, mikä kertoo hyvästä laivahengestä. Tiromäen mielestä tärkeintä ei ole voitto, vaan tekeminen ja innostus kehittää uutta.

– Ensi vuonna en osallistu kilpailuun itse, vaan koen tärkeäksi, että inspiroin nuorempia kollegoita osallistumaan.

Kilpailujuomat ovat aina hetken aikaa laivalla myynnissä, mutta *Rambling Rose* jäi myyntiin Piano Bariin signature cocktailiksi ja sitä voi nauttia myös alkoholittomana mocktailina.

– *Rambling Rosea* on myyty alkuvuodesta jo yli 500 kappaletta, eli hyvin menevät kaupaksi. >>



Tarjoilija Tiromäelle tuli vappuna 14 vuotta täyteen laivatöitä. Hän aloitti työt ravintola-alalla 18-vuotiaana.

– Laivatyössä parasta on luovaisuus ja sosiaalisuus. Laiva on iso osa elämäni ja työkaverit täällä. Pystymme puhumaan hyvin kaikesta. Ja jos haluaa, voi olla puhumattakin.

Tiromäki on nukkumassa, kun M/s Baltic Princess saapuu Tukholmaan. Turun päässä alus on pysähdyksissä vain tunnin, eli Tiromäki ei pääse laivasta ulos jaloittelemaan 7-8 päivän törrin aikana. Vapaat hetket käytän uusien asioiden, kuten drinkkien, opiskeluun.



Labor of Love

Merityöhön tarvitaan oma halu, palo ja intohimo. On tärkeää, että arvostaa omaa työtään ja on ammattitaitoista, tarjoilija Niina Sikanen Tallink Siljan M/s Baltic Princessiltä opastaa.

MERI-IHMISET OVAT ERILAISIA kuin maaihmiset.

– Ihmisten kanssa työskentely on palveluammatti ja vaatii määrätynlaisen luonteen, tarjoilija **Niina Sikanen** on asiakaspalvelija henkeen ja vereen.

– Tykkään hirveästi olla ihmisten kanssa tekemisissä ja rakastan työtäni: meri ja laivat ovat minulle niin sanottu *labor of love*, koko työuransa merillä työskennellyt Niina Sikanen kertoo.

Kutsumus merille

M/s Baltic Princessin buffetissa päivän katkaus on juuri päättynyt ja hyväntuulinen Niina toivottaa lounastajille kiitokset ja hyvää risteilyä jatkoa. Asiakkaiden kasvoille nousee hymy: heidät huomataan henkilökohtaisesti.

– Olen sali-ihminen ja asiakaspalvelija. Buffetin ohella tykkään paljon myös kahvila-työskentelystä Fast Lanessa. Työssä on sopivasti sähköä ja monipuolisuutta.

Matkustajien huomioiminen ja heidän kanssaan rupattelu sekä kohtelias pöytiinoh-

jaus on monille se ”suurin juttu” ruotsinlaivalla. Buffet on elämys.

Niina Sikanen on työskennellyt Tallink Siljalla vakituisena ekstrana seitsemän vuotta. Korona-aika vahvisti kutsumusta merille.

– Korona-aikana yritin miettiä kuumeisesti, että mikä minusta tulee isona. Niin empaattinen kuin olenkin, en pysty sairaanhoitoalalle. Lopulta totesin, että laivatyö on minulle ainut ja oikea: kerran merimies, aina merimies ja sillä selvä.

Hyvä laivahenki – toisia tuetaan

Niinalla on praktiikkaa laivalta useilta eri osastoilta.

– Lähdin merille 19-vuotiaana vuonna 1991. Olin juuri kirjoittanut ylioppilaaksi. Ensimmäinen pestini oli Viking Linen M/s Cinderellassa, jossa tein töitä heti kaksi viikkoa putkeensa.

Merimiesammatti kulkee suvussa: myös Niinan äiti ja kummitäti työskentelivät matkustajalaivoilla.

– En häkeltynyt, vaikka Cinderella oli juhla-laiva. Olin nuori ja kokematon, mutta hyvässä opissa. Maailmaa katsoi tuolloin vielä avoimin silmin – eikä kaikesta tiennytkään – mutta aika äkkiä ne asiat oppi, Niina katsoo kulmiensa alta.

M/s Cinderellaa seurasi M/s Amorella, M/s Rosella ja M/s Gabriella. Niina työskenteli kaikkiaan 21 vuotta Viking Linen palveluksessa.

Tallink Siljalla Niina aloitti vuonna 2018. M/s Baltic Princessillä Niina työskentelee pääsääntöisesti keskilaivassa, jossa on kolme ruokaravintolaa The Grill House, Tivolata ja Habby Lobster.

– Kaipaen työhöni vaihtelua, joten kiertäminen eri ravintoloissa sopii minulle oikein hyvin.

– Meillä on hyvä laivahenki ja tuetaan toinen toisiamme – jopa osastojen yli. Jos josakin on hektinen tilanne, niin sinne menee apujoukkoja ja käsiä auttamaan.

Ruokaravintolat ovat se Niinan ”juttu”. Asiakaspalvelu vaatii ihmisielun tuntemuksen, hän korostaa.

– Merityö sopii kaikenikäisille. Työhön tarvitaan oma halu, palo ja intohimo. On tärkeää, että arvostaa omaa työtään ja on ammattitaitoista.

Työelämän muutos ja kilpailu töistä

Niina on sitoutunut työhönsä. Pitkän meriuran aikana hän on huomannut työelämän muuttuneen.

– Työelämässä on tapahtunut iso muutos aiempaan nähden ja ihmisten sitoutuminen työhönsä sekä firman politiikkaan on muuttunut. Nuorilla saattaa olla hieman erilainen ajatus työelämästä kuin vanhemmilla. Suurin muutos näkyy asenteissa.

Koska töitä ei ole tällä hetkellä kaikille tarjolla, näkyy se laivoilla kilpailuhenkisyyden kasvuna. Sanonta kuuluu, että virheistä oppii, mutta on käynyt niin että virheitä peitellään ja annetaan ymmärtää, että kaikki sujuu ja osataan kuin vettä vaan. Työkulttuuri, jossa palautetta ei anneta johtaa siihen, että ongelmia peitellään ja firmojen kehitys pysähtyy. Aikanaan Nokiassa ongelmat lakaistiin maton alle – ja se siitä yritystarinasta sitten.

– Varsinkin nuoret ovat epävarmoja töidensä jatkuvuudesta, mistä syystä he antavat ymmärtää että ”me osataan ja tiedetään” jo kaikki. Vanhempien ja kokeneempien kollegoiden ohjeistuksia ei aina kuunnella tai ne kyseenalaistetaan.

Samaa ilmiötä esiintyy niiden piirissä, jotka saapuvat töihin laivalle suoraan maista.

– Laiva on speciaali työympäristö, jossa pitää ottaa huomioon muun muassa turvallisuusasiat, Niina Sikanen muistuttaa.

Kilpailu tarjolla olevista töistä heijastuu laivan työilmapiiriin.

– Laivahenki on M/s Baltic Princessillä todella hyvä ja kollegat välittävät toisistaan. Tulee kuitenkin sellainen kilpailuvietti tarjolla olevista töistä, koska jokainen tarvitsee jokapäiväiseen elämiseen rahaa. Laskut on maksettava ajallaan.

– Se tässä on haittapuolena, että jos ei saa pitkää sopimusta, niin kyllä tässä eletään kädessä suuhun. Työvuoroja saattaa tietää pari viikkoa etukäteen, jos sitäkään.

Nopeimmat nappaavat työt

Laivoilla on aina työskennellyt vikaeraajia eli ekstroja, joille tarjotaan töitä työtilanteen mukaan. Monet ekstroista ovat työskennelleet merillä vuosia – tai jopa koko työuransa, kuten tässä tapauksessa Niina. Koronapandemian jälkeen varustamot valittivat kovaan ääneen työvoimapolua. Niinakin kutsuttiin maista merille töihin takaisin, jonne hän palasi myös omasta halustaan mielellään. Koronan jälkeen työtilanne on muuttunut päiväväiseksi, eli merille ”kutsutut” työntekijät joutuvat kilpailemaan tarjolla olevista töistä.

– Vikaeraajien työvuorojen saanti on riippuvaista laivan matkustajamäärästä, joka saattaa muuttua yhden päivän aikana kymmenillä riippuen esimerkiksi säästä.

Osastojen esihenkilöt hoitavat miehityksen, eli ilmoittavat vapaana olevat työvuorot varahenkilöstöjärjestelmään (Laura).

– Tarjolla olevissa työvuoroissa ei ole säännönmukaisuutta ja omaa elämää on vaikea suunnitella.

Varahenkilöstöjärjestelmä toimii puhelimen kautta. Nopein nappaa tarjolla olevan työvuoron.

– Vapaalla on oltava käytännössä luuri kädessä koko ajan, jos haluaa töitä. Työt menevät kuumille kiville sekunneissa. On myös operaattorista ja yhteyksistä kiinni, ehditkö saada työvuoron.

Vikaeraaja on vapaillaan puhelimen vanhi, jos mieli saavansa uutta työtä.

– Työvuoro voi mennä ohitsesi jo siinä välissä, kun kävelet olohuoneesta keittiöön: kuulet kännykästä piippauksen ja juokset ta-

kaisin luurin luo. Sitten huomaat, että tarjolla olevan työn ehti napata jo joku muu. Tämä aiheuttaa stressiä ja mielihapaa.

– Minulla on käynyt kuitenkin hyvä säkä, että joskus osuu ja uppoaa, ja olen saanut töitä, Niina kertoo tehneensä laivalla sekä pidempiä että lyhyempiä työpätkiä.

Yhtä työpaikkaa kohden satoja hakijoita

Suomessa on tällä hetkellä ennätysmäärä ihmisiä työttömänä, jotka etsivät töitä myös laivoilta. Varustamoilla on tällä hetkellä mistä valita, kun yhtä vapaana olevaa työpaikkaa kohden saattaa olla satoja tai tuhansia hakijoita.

– Onneksi Turun Merivälitys säilytettiin omana palvelunaan. Merivälityksessä on osamista ja tietämystä tätä keikkahommaa kohtaan, Niina Sikanen kiittelee saamaansa palvelua.

Vaikka maailma muuttuu, tarjoilijan työ ei ole muuttunut vuosien saatossa miksiäkään. Pitkä meriura on marinoinut Niina Sikasesta raudanlujan merenkulun ammattilaisen, joka kokee olevansa vielä täydessä iskussa palvelukseen.

– M/s Baltic Princess on aivan ihana laiva, jonka hektinen työtahti sopii minulle. Olen ollut M/s Baltic Princessillä hyvin työllistetty – ja huiliakin olisi välillä pidettävä. Miellän itseni työnarkomaaniksi ja tulen ”merisairaaksi”, jos en pääse töihin, merimies Sikasta polttelee.



Myyvälän takaosassa sijaitsee näyttävä promolounge, jossa eri brändien konsulentit käyvät esittelemässä tuotteitaan. Hartwallin, Cloettan ja Kinderin tuotteita SP-Worksin kanssa promoaa Anna Lindholm.



Viinikassa Anssi Voutilainen hyväntuulisena Grande Buffetissa. ”Meillä on mukavia asiakkaita ja henkilökuntaa. Työt alkavat aamukassoilla puoli kuudelta aamulla.”

Fukushiman ydinvoimalaonnettomuus: viestintä ei toiminut, virheitä peiteltiin

FUKUSHIMA ydinvoimalaonnettomuus tapahtui Japanissa vuonna 2011. Maanjäristys aiheutti tsunamin, joka vyöryi itärannikolla sijaitsevan Fukushima ydinreaktorien päälle, jonka seurauksena kolme niistä vaurioitui.

Kesti useita päiviä, ennen kuin tieto ydinvoimalaonnettomuudesta kiri Japanin valtiojohtoon asti. Pääministeri **Naoto Kanin** avustaja antoi ydinvoimalaonnettomuudesta väärää ja puutteellista tilan tietoa, koska ei uskaltanut kertoa, ettei hän ymmärrä ydinvoimaloista yhtään mitään.

Lopulta pääministeri Naoto Kan otti tilanteesta kopin ja matkusti itse paikan päälle Fukushimaan. Ydinvoimalan työn-

tekijät olivat koko ajan lähettäneet onnettomuudesta realistista tilannetietoa, mutta heitä ei kuunneltu ja uskottu. Ydinvoimalan pomo hoiti sankarillisesti tilanteen loppuun saakka ja sai estettyä vielä pahemman katastrofin. Onnettomuuden jälkeen hän kuoli syöpään, kuten monet muutkin työntekijät. Fukushima-elokuva on erinomainen kertomus siitä, kun yritysten ja johdon välinen viestintä on puutteellista ja pelätään auktoriteetteja. Fukushima sopii hierarkkiseen laivatyöhön ja Suomen valtiojohtoonkin, joka ei näytä tällä hetkellä tietävän, miten Suomessa on saatu myönnettyä luvat kiinalaisen TikTokin datakeskuksille. ➤



Myyjät Tiia Siemann (vas.) ja Janita Laivo pitävät parfymierian uudistusta hyvin onnistuneena.

PERFUMES AND COSMETICS

”Ihanaa, kun on uusi myymälä, mutta vanha henkilökunta”, asiakkaat ovat kommentoineet parfymierian uudistusta.

AVARA JA RAIKAS parfymieria on ehdottomasti M/s Baltic Princessin ”kruununjalokivi”.

Valoisasta infoaulasta voi astella suoraan parfymieriaan, jossa katse kohdistuu keskellä myymälää kohoavaan vaaleapaiseen ”keitaaseen”.

– Parfymieria uusittiin lattiasta kattoon: Myymälässä on uudet kalusteet, jotka ovat matalia, mikä tekee asiointista viihtyisää. Asiakkaat näkevät yhdellä silmäyksellä kaikki myymälän merkit ja myyjät puolestaan asiakkaat.

– Vanhassa myymälässä oli kaksi kattoon ulottuvaa, leveää rakennelmaa mm. aurinkolasitelineille, jolloin asiakas saattoi jäädä piiloon niiden taakse. Myymälä uudistuksen myötä aurinkolasit, korut ja kellot siirtyivät Gifts & Kids -myymälään, myyjä **Tiia Siemann** kertoo.

Myymälän valaistus tuotiin 2025-luvulle: tunnelmalliset valot hyllyissä tekevät hajuviesien tuoksuttelusta miellyttävän kokemuksen. Sisääntuloa avarrettiin ja parfymieriaan pääsee siivolytymään nyt myös luonnonvaloa ulkoa. Hälytysportit uusittiin.

– Parfymieria laajennettiin väliovea Gifts & Kids -myymälään, jonne voi kävellä suoraan ja saimme kaksi myymälää yhteen. Asiakkaat voivat maksaa tuotteitaan kummalle kassalle haluavat. Hiljaisina päivinä parfymieriaa työskentelee kaksi ja vilkkaampina päivinä kolme myyjää.

– Suomalaiset ostavat tällä hetkellä erityisesti tuoksujia: niin miesten kuin naisten tuoksujia. Nuoret miehet ovat tänä päivänä erityisen kiinnostuneita hajuvesistä, Siemann kertoo taustallaan ryhmä nuorisohajuvesiostoksilla.

Myymälä uudistuksessa otettiin huomioon asiakastoiveet ja laajennettiin Ritualsin ja Tom Fordin valikoimaa. Armanin meikit tulivat myyntiin.

– Kiinalaisten ja korealaisten matkustajien määrä on kasvanut. Aasialaiset ostavat nyt Lumenea, kun vielä 10 vuotta sitten he hamstrasivat Lancômea ja Estee Lauderia.

Tiia Siemann on tehnyt pitkän uran kosmetiikan parissa.

– Aloitin merillä 2002 M/s Silja Serenadella, jossa olin hetken ja siirryin sieltä M/s Silja Europalle, jossa työskentelin hetken kahvilassa ja konferenssituloissa. Sieltä siirryin kosmetiikkamyymälään, josta sain aikapian vakituisen työpaikan, kun alukselta siirtyi henkilökuntaa eläkkeelle. Tulin siis hyvään hetkeen laivalle.

Koronapandemian aikaan Siemann oli lomautettuna reilun vuoden.

– Oli outoa, kun hetken ei ollut lainkaan töitä, olinhan ollut kuitenkin koko meriurani hyvin työllistetty. Suurin osa lomautusajastakin meni lopulta melko työllistettynä. Töihin kutsuttiin, kun oli tarvetta. Omasta senioriteetistä oli tuolloin suuri hyöty.

MYYJÄ JANITA LAIVO:

Lapsiperhe ja merityö onnistuu

KUN MERILLE TULEE, niin merille jää. Niin kävi myyjä Janita Laivolle, joka haki vuonna 2007 lehti-ilmoituksen innoittamana laivalle töihin – ja se oli siinä.

– Irtisanouduin vakituisesta töistä maissa ja jäin M/s Silja Europalle töihin. Ihanat työkaverit ja ilmapiiri tekivät lähtemättömän vaikutuksen. Myöskin puoliso löytyi aikoinaan Silja Europalta.

Nyt Laivo on työskennellyt merillä 18 vuotta ja hänellä on kaksi lasta. Laivo on esimerkki merimiehestä, joka pystyy yhdistämään merityön ja lapsiperhearjen.

Osittainen hoitovapaa on lakisääteinen oikeus Suomessa, mutta se edellyttää työnantajan ja työntekijän välistä sopimusta. Osittaisella hoitovapaalla voi olla siihen saakka, kunnes lapsi menee kolmannelle luokalle.

Osa-aikainen hoitovapaa toimii merillä esimerkiksi siten, että jos merimiehellä olisi esimerkiksi viikko töitä ja viikko vapaata (eli kuukaudessa kaksi viikkoa töitä), työskentelee hän osa-aikahoitovapaalla viikon ja vapaata on kolme viikkoa.

Ensimmäisen lapsen kanssa Laivo teki pidennytyä viikonloppuja ja kerrytti näin viikon työmäärän kuukaudessa.

– Toisen lapsen kohdalla viikko töitä ja kolme vapaata oli molemmille osapuolille parempi ratkaisu, Laivo kertoo.

Osa-aikaisen hoitovapaan ja työnantajan joustavuuden ansiosta Laivolla on ollut mahdollisuus olla lasten kanssa kotona.

Siemannilla on vakituinen työpaikka, mutta hän on seurannut sivusta, kuinka töiden saanti merillä on käynyt haastavammaksi monien kollegoiden kohdalla.

– Kun aloitin merillä, saimme aika hyvin aina ekstrahommia. Ekstroille tehtiin jopa kolmen kuukauden määräaikaista sopimusta, jotka sitten vain uusittiin, kun päättivät.

– Nyt ajat ovat muuttuneet laivoillakin ja monien kohdalla ei ole töitä tarjolla, Siemannin puheesta kuuluu sympatia niitä kohtaan, jotka käyvät parhaillaan ”taistelua” saadakseen meriltä töitä.



TAX FREE

MYYJÄ MARJO SÄDE:

Korona vei omat ravintolat – laivatyö pelasti

TAX FREE -MYYMÄLÄN pinnat, kalusteet ja kassat päivitettiin ja uusittiin. Heti ensimmäisenä myymälän sisääntulossa vastassa on Fazerin oma pieni shop-in-shop.

– Fazerin shop-in-shop puhuttelee, muun muassa aasialaisia turisteja, he ovat: Wow! ja ottavat näyttävästä esillepanosta valokuvia, myyjä **Marjo Sade** myhäilee tyytyväisenä.

Eri tuotebrändit, kuten Milka ja Toblerone, toivat myymälään omia kalusteita, mikä luo elävyyttä.

– Uutta myymälää on mukava hoitaa ja pitää järjestyksessä. Nyt kun kesäsesonki alkaa, niin näemme mihin tämä taipuu, Sade nauraa.

Myymläuudistuksessa muutettiin tuotteiden hyllytystä. Hyllyt näyttävät aina hyviltä ja heti saadaan kiinni mahdolliset saldovirheet.

– Automaattinen järjestelmä tuo myymälään lisää tavaraa kolme kertaa päivässä: tavaraa tulee vähemmän yhdellä kertaa, mutta useammin.

– Myymälän hyllyt eivät ole koskaan siis tyhjä. Vaikka laivoilla puhutaan ”automaattista”, se on käytännössä ihmiset, jotka hoitavat varasto- ja myymälätyöt.

Kun hyllyssä on jäljellä x-määrä tuotetta, niin siitä menee tieto järjestelmään ja alhaalla varastossa varastopäällikkö ja varastotyöntekijät ajavat listat ja tuovat tuotteet täyttynä myymälään.

Uusittuun myymälään saatiin lisää kassoja.

– Remontin myötä saimme neljä itsepalvelukassaa. Se on uutta, tätä päivää ja tulevaisuutta. Meillä voi maksaa itsepalvelukassalla myös ikärajatuotteet valvotusti.

Koronan kurittama yrittäjä – laivatyö antoi uuden suunnan elämälle

Marjo Sade on työskennellyt laivalla nyt kaksi vuotta: ensin vuoden ekstrana ja nyt vakinaisena.

– Olen koronan kurittama yrittäjä. Tein alan vaihdon, kun jouduin lopettamaan oman yritykseni koronan myötä.

Säteellä on pitkä 15 vuoden työhistoria kaupan alalta myymäpäällikkönä ennen omaa yrittäjyyttä.

– Minulla oli kaksi ravintolaa, joista toisen perustin juuri ennen koronaa. Toinen ravintola kerkesi pyöriä neljä kuukautta ennen koronan alkua. Näin ollen, kun tukia ruvettiin jakamaan, minulta tuet evättiin, koska tuen saamisen edellytykset eivät täytyneet kahden toimipisteen tuloilla, kun pohjana vertailulle oli yhden toimipisteen tulot, vaikka kulut olivat tuplana ja työntekijöitä tuplamäärä. Seinä tuli vastaan ja oli pakko hakeutua konkurssiin.

– Tässä kohti koin vääryyttä ja epäoikeudenmukaisuutta, niin kuin moni muukin yrittäjä, joka oli vaikka perustanut ravintolan korona-aikaan ja vertailulukuja tukien saamiselle ei ollut ollenkaan. Tukia myönnettiin sitten kuitenkin esimerkiksi pöytälaatikko-firmoille.

Korona-aikaisia laskuja maksetaan vielä niin kotitalouksissa, kuin yrityksissäkin.

Kiitos Säteen vahvan luonteen, hän ei lannistunut, vaan päätti jatkaa elämässä tahdonvoimallaan eteenpäin. Hän työskenteli muutaman vuoden sairaalapalveluissa ruokapalvelunohjaajan sijaisena, jossa oli hyvä nuolla haavoja ja miettiä asioita. Koska Säteellä on koulutusta ja työkokemusta sekä kaupalliselta alalta että asiakaspalvelusta, hän ajatteli laivamyymälätyön sopivan itselleen hyvin.

– Tuli sellainen ajatus, että haenpa merille kesätyöhön – ja tässä sitä ollaan. Minut vakinaistettiin huhtikuussa 2024. Onnekaasti satuin saumaan, missä myymälöihin haettiin vakituksia, hain ja sain paikan. Olen erittäin onnellinen ja kiitollinen uudesta vakituisesta urasta ja elämästä merellä näin lyhyellä työhistorialla.



GIFTS & KIDS

”AIVAN IHANA”, myyjä **Maarit Lehtinen** ihastelee uudistunutta Gifts & Kids -myymälää. Myymälän alkuosiossa on aikuisten tuotteet ja takaosassa lasten tavarat. Uusi myymälä on laajempi ja värimaailmaan täyttää karkkia. 🍬

Työministeri Matias Marttinen: Ilman toimivaa meriliikennettä yhteiskunta pysähtyisi täysin

Länsirannikko ulottuu Turusta Kokkolaan. 500 kilometriä pitkän länsirannikon merkitys Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta on suuri, sillä alueella toimii useita tehtaita, yrityksiä ja satamia.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU
KUVAT REETTA VÄHÄ-AHO JA SAANA LAMMINSIVU

Suomen
35
satamasta
19
sijaitsee
länsirannikolla.

Länsirannikko on huoltovarmuuskittymä

Merilogistiikan tutkimuskeskus / SAMK järjesti 6. toukokuuta seminaarin länsirannikon huoltovarmuudesta. Tilaisuuteen osallistui yrityksiä, asiantuntijoita ja viranomaisia sekä ammattikorkeakoulujen henkilöstöä.

Seminaarin avasi samana päivänä uudeksi työministeriksi valittu raumalainen **Matias Marttinen** (kok.), joka puhui yleisölle videon välityksellä.

– Länsirannikko on merkittävä koko suomalaisen yhteiskunnan ja kaupan kannalta: viennistämme yli 90 prosenttia ja tuonnistamme yli 80 prosenttia tapahtuu meriteitse, joten on selvää että ilman toimivaa meriliikennettä yhteiskunta pysähtyisi täysin.

– Itämerellä häiriöriskit ovat kasvaneet ja niihin pitää varautua, raumalaisministeri Marttinen muistutti.

Marttisen puhuessa Rauman merimäen ikkunasta saattoi nähdä Suomen merivoi-

mien aluksia, joilla oli iso sotaharjoitus 5.–9. toukokuuta Rauman edustalla. Työministerin mukaan huoltovarmuutta pitää vahvistaa useilla eri sektoreilla.

– Länsirannikolla on tehty yli 70 miljardin euron edestä vihreän siirtymän investointeja. Suomalainen huoltovarmuus on määrätynlainen vientituote, ministeri korosti.

Yritysten huoltovarmuustyö alkutekijöissään

Rauman kauppakamarin toimitusjohtaja **Nina Pere** oli kerännyt Satakunnan yrityksiltä tietoja niiden tämänhetkisestä varautumisen tasosta eri häiriötilanteisiin.

– Ensin tuli Covid ja sen jälkeen alkoi Venäjän hyökkäyssota, mikä havahdutti monet yritykset toimintaan.

– Selvitys kuitenkin osoittaa, että huoltovarmuusharjoittelu on keskimäärin aika heikoissa kantimissa monissa yrityksissä. Nyt on tärkeää oppia ajattelemaan laaja-alaisesti ja varautua erilaisiin skenaarioihin, joiden

avulla selviämme erilaisista häiriö- ja kriisitilanteista.

Rauman kauppakamarin selvityksen mukaan yli 60 prosenttia yrityksistä on tehnyt itse varautumistoimia varastoimalla kriittisiä materiaaleja ja varaosia sekä tehnyt varautumistoimia ulkopuolisten laitehuoltojen osalta.



Raumalainen työministeri Matias Marttinen tuntee hyvin merenkulun ja tietää sen merkityksen koko Suomelle.

– Monissa yrityksissä on mietitty uusiksi tuotanto- ja logistiikkaketjuja sekä alettu pitämään varaosista omaa varastoa. Toimintojen ylläpito tuplana on kallista.

Mitä tapahtuu, jos sähköt ovat poikki ja löpö loppu?

Rauman kauppakamari selvitti myös, kuinka kauan yritys pystyy jatkamaan toimintaansa, jos sähkönjakelu keskeytyy? Vastauksista kävi ilmi, että 62 prosenttia yrityksistä ei pysty jatkamaan toimintaansa yhtäkään vuorokautta ja 15 prosenttia vain yhden vuorokauden. Toimintaansa pystyy jatkamaan 3–7 vuorokautta vain 10 prosenttia yrityksistä.

Polttonestehuollon jakelun katkeamisella on yhtä dramaattiset vaikutukset yritysten toimintaan: 51 prosenttia yrityksistä ei pysty jatkamaan toimintaansa, jos polttonestettä ei ole ja 21 prosenttia alle vuorokauden. Myös talousveden ja ICT:n ja telen keskeytyminen tekee yritysten toiminnasta haastavaa – tai jopa mahdotonta.

Rauman kauppakamarissa mietitään nyt keinoja, joilla yrityksiä voidaan tukea niiden kriisinkeskeytydessä.

– Yritykset tarvitsevat nyt ulkopuolista apua, miten eri asioihin varaudutaan. Huoltovarmuus pitää sisällään useita eri osa-alueita aina raaka-aineista ja varaosista energiatuotantoon ja logistiikkaan, viestintään sekä työntekijöihin.

Moderni yhteiskunta toimii sähköisesti. Kyberturvallisuus on yksi osa huoltovarmuutta, mutta jo terminä mörkö oven takana.

– Yrityksiin on vaikea päästä puhumaan tietoturvasta ja kyberturvallisuudesta, koska yritykset pelkäävät että niillä on ongelmia, vaikka koitamme päästä auttamaan heitä tietoturvassa, lehtori **Jere Grönman** SAMK:ta kertoi.

Satamat, liikenteen solmukohdat

Länsirannikolla sijaitseminen on yrityksille hyvä asia. Suomen toisella puolella itärajan tuntumassa eletään kovia aikoja. Myös etelässä Kehä III:n sisällä olevia toimintoja on hyvä hajauttaa muualle Suomeen.

– Selvityksistä on käynyt ilmi, että isoja kauppakeskusten logistiikan solmukohtia ja varastoja kehä III:lla pitää ehkä hajauttaa muuallekin Suomeen, Huoltovarmuuskeskuksen varautumisasiantuntija **Taru Ruutiainen** totesi.



Satamat ja meriliikenne eivät saa missään tilanteessa pysähtyä, valmiuspäällikkö Jukka Mustola Suomen Satamista painotti.

Länsirannikolla sijaitsee useita tärkeitä Suomen satamia, joista tuotteita saadaan laivattua eteenpäin.

– Satamat ja meriliikenne eivät saa missään tilanteessa pysähtyä, valmiuspäällikkö **Jukka Mustola** Suomen Satamista vahvisti.

Mustola toimii Huoltovarmuuskeskuksen Satamapoolin poolisihteerinä. Vuonna 2022 perustettuun satamapooliin kuuluu 27 yritystä, 15 satamaa. Mustolan työnkuvaan kuuluu erilaisten uhkaskenaarioiden hahmottelu ja niihin varautuminen. Osa niistä kuulostaa scifiltä, mutta saattaa olla tulevaisuudessa totta.

– Vuoteen 2050 mennessä laivoissa pitää olla käytössä päästöttömät polttoaineet. Tulevaisuuden polttoaine on ammoniakki – ja kaikki muut polttoaineet ovat tässä vain välimuotoja, Mustola ennustaa.

Satamissa selvitetään tällä hetkellä niiden oman energiansaannin varmistuksia. Otaanko häiriötilanteessa varavirtaa akuista, tuulivoimasta vai ehkä jäänmurtajista? Sitä on kuulemma mietitty Porissa.

– Vierailen kevään aikana vielä seitsemässä eri satamassa ja käyn läpi niiden varautumista. Osa satamista on tällä hetkellä vielä huoltovarmuuskriittisiä, Mustolalla on työtä tehtävänä.

– Sen lisäksi on tärkeää jakaa esimerkiksi työturvallisuuteen liittyviä oppeja muille satamille.

Jos sähkönjakelu keskeytyy
62 %
yrityksistä ei pysty jatkamaan toimintaansa yhtäkään vuorokautta ja
15 %
vain yhden vuorokauden.

Satamat ovat erikoistuneita. Silti ne voivat paikata toisiaan ja tuplata toimintansa poikkeusoloissa. Satamissa on kapasiteettia. Huoltovarmuuskeskuksella satamissa jatkuvasti erilaisia projekteja ja harjoituksia.

– Vain harjoittelemalla opimme toimimaan paremmin yhteen tositilanteessa, kun asiat tulevat selkärangasta. ➡



Huoltovarmuuskeskuksen alueellinen varautumisasiantuntija Taru Ruutiainen ja valmiuspäällikkö Jukka Mustola Suomen Satamista toivat esiin mihin kaikkeen länsirannikolla ja Suomessa tulee pidemmän päälle varautua.



Teemakeskustelussa huoltovarmuudesta nousi esiin, että ammatityövoiman saaminen yrityksiin on huoltovarmuuskysymys. Konetekniikan ja infran toiminnan tunteminen on arvossa arvaamattomassa. Tekoäly tuo työhön nopeutta, mutta se ei korvaa ihmistä ja loogista ajattelua.

Teemakeskustelijat vasemmalta: johtava tutkija Minna Keinänen-Toivola / Merilogistiikan tutkimuskeskus/SAMK, toimitusjohtaja Nina Pere / Rauman Kauppakamari, valmiuspäällikkö Jukka Mustola / Suomen Satamat, alueellinen varautumisasiantuntija Taru Ruutiainen / Huoltovarmuuskeskus

satama ja sijaitsee suoraan Pohjanmeren rannalla. Ruotsalaisilla ja tanskalaisilla on käytössään Juutinrauman silta.

Putinin pelikirja

Satamapoolin valmiuspäällikkö Jukka Mustola katsoo kauas tulevaisuuteen ja varautuu erilaisiin uhkiiin.

– Afrikassa väkiluku lisääntyy 40–50 miljoonalla per vuosi. Perheen vanhin poika lähtee etsimään tienestejä. Kestääkö Eurooppa miljoonia pakolaisia? Siirtolaiset kuuluvat Putinin pelikirjaan. Arabikevään taivoite on Euroopan Unionin heikentäminen. Wagner-joukot keränneet Sahelin alueelta mineraaleja Putinin sotakassaan.

– Venäläiset kestävät kyllä kurjuutta. Meidän on vahvistettava myös omaa nahkaamme.

Onneksi nahkan vahvistamiseen on myös konkreettisia lääkkeitä:

– Liittouma jakaa joka vuosi 15 miljardia infran kehittämiseen, jota voisimme hyödyntää, Mustola esittää.

Alueellinen varautumisasiantuntija **Taru Ruutiainen** Huoltovarmuuskeskuksesta esiteli laaja-alaisesti Satakunnan alueen varautumista.

– Huoltovarmuuskeskuksen Häiriöhyrrätyökalulla voi varautua erilaisiin riskiskenaarioihin, Ruutiainen vinkkasi.

Huoltovarmuuskeskuksessa varaudutaan ja harjoitellaan myös työtaisteluiden varalta.

– Satamalakkojen aikaan vesilaitoksella huolestuttiin, miten prosessit saadaan pidettyä pystyssä. Nyt tähänkin asiaan ja lakoihin varaudutaan, Ruutiainen kertoi.

Merimies-lehti tervehti Satamapoolin valmiuspäällikkö Jukka Mustolaa seminaarin jälkeen ja toi esiin, että suomalaisten alusten miehistöt ja satamahenkilöstö voisivat olla mukana yhteistyössä suunnittelemassa Suomen huoltovarmuutta. Huoltovarmuuskeskus, viranomaiset ja yritykset suunnittelevat asioita tällä hetkellä keskenään.

– Miehistöt ja yöntekijät tulisi ottaa aktiivisesti mukaan suunnittelu- ja harjoitus-työhön. On päästävä rakentamaan yhteistyöhön, sillä mikään muu ei ole Suomelle yhtä tärkeää poikkeusoloissa kuin merenkulku.

Merilogistiikan tutkimuskeskuksen johtava tutkija **Minna Keinänen-Toivola** summasi teemakeskustelussa, että ihmiset tekevät huoltovarmuuden. 🚢

Öljyonnettomuus Suomenlahdella suurin uhka

Mustolan mielestä kaikista suurin uhka Itämerellä on luonnonkatastrofi ja Venäjän varjolaivaston käyttämät yksirunkoiset alukset.

– Huhtikuun lopussa saimme estettyä todella suuren katastrofin, kun alus oli ajautumassa Porvoon kohdalla karille. Katastrofi oli todella lähellä, merivoimissa upseerina

30 vuotta työskennellyt Mustola tuntee hyvin merenkulun.

Jos Helsinki-Tallinna meriliikenne menisi seis, liikenne ohjataan länsirannikolta Pohjanlahden yli Ruotsiin. On hyvä kuitenkin muistaa, että kriisitilanteessa jokainen valtio on itsekäs.

– Jos tulee kriisi, Ruotsi huolehtii varmastens omien meriyhteyksiensä ja logistiikkansa sujuvuudesta. Göteborg on valtava

MERENKULKIJOIDEN **Kiila-kuntoutuskurssi,** RUISSALON KYLPYLÄ

Kiila-kuntoutuksen tavoite on edistää työssä olevien henkilöiden työkykyä ja työelämässä jatkamista. Kuntoutus tulee käynnistää riittävän varhain, jotta työssä jatkaminen voidaan parhaiten turvata.

KENELLE?

- Olet työsuhteessa.
- Sairaus vaikeuttaa työskentelyäsi.
- Olet jo saanut apua työterveyshuollosta ja työpaikalta, mutta apu ei tunnu riittävän.
- Tarvitset asiantuntija-apua ammattiin, työhyvinvointiin, terveyteen ja elämänhallintaan liittyvissä asioissa.

KIILA-KUNTOUTUKSEEN VALITAAN ASIAKKAITA,

- joiden työkyky on olennaisesti heikentynyt sairauden vuoksi ja sairauden arvioidaan aiheuttavan lähivuosina työkyvyn ja ansiomahdollisuuksien olennaisen heikentymisen, ja
- joiden kuntoutumisen tarve on havaittu ja joilla työpaikan ja työterveyshuollon toimenpiteet työkyvyn ylläpitämisessä ovat riittämättömiä. Työkyvyn olennaista heikentymistä arvioidaan kokonaisvaltaisesti ja arvioinnissa sairaus on osa kokonaisuutta.

MITEN TUNNISTAA KIILA-KUNTOUTUKSEN TARVE:

- Asiakkaan fyysinen ja psyykinen kuormittuneisuus on aiheuttanut muutoksia terveydentilassa ja vaikeuksia työssä suoriutumisessa.
- Oireet pahenevat työssä, työterveyspalveluiden käyttö on runsasta ja poissaoloja on runsaasti.
- Työtehtäviin tai työjärjestelyihin on tehty muutoksia tai niiden tarve on tunnistettu.
- Työpaikan ja/tai työterveyshuollon tuen mahdollisuudet on selvitetty, mutta toimenpiteillä ei ole voitu riittävästi parantaa työssä selviytymistä.

PITUUS:

Kuntoutuskurssi sisältää yhden avopäivän (mahdollista tehdä etänä), kolme ryhmäjaksoa, yksilöllisen päätöskeskustelun 2 kk sisällä viimeisestä ryhmäjäksestä ja yhteydenottoja ja tehtäviä ryhmäjaksojen välillä. Koko kuntoutusprosessi kestää noin 1–1,5 vuotta.

PAIKKA:

Kuntoutuskeskus Ruissalo /
Ruissalon Kylpylä Ruissalon Puistotie 640, 20100 Turku



AJANKOHDAT:

Alkukartoitus 13.10.2025 – 14.11.2025

Ryhmäjakso

1. Ryhmäjakso 18.11.2025 – 21.11.2025

2. Ryhmäjakso 4.5.2026 – 8.5.2026, yhteistyötapaaminen
lähiesihenkilön, mahdollisen työterveyshuollon edustajan,
Merimieseläkekassan edustajan ja kuntoutujan välillä 7.5.2026

3. Ryhmäjakso 29.9.2026 – 2.10.2026

MITEN HAET KIILA-KUNTOUTUSTA:

Ota yhteyttä työterveyshuoltoosi ja keskustele lääkärin kanssa tilanteestasi. Hän kirjoittaa sinulle B-lääkärinlausunnon hakemista varten. Toimita Kuntoutushakemus KU 101, Ammatillinen selvityslomake KU 200 (jonka täytät yhdessä esihenkilön kanssa) ja lääkärin kirjoittama B-lausunto Kelaan PL 10, 00056 KELA tai Kelan e-palvelun kautta **viimeistään 15.8.2025**. Kun saat myönteisen päätöksen Kelasta, Ruissalon kurssitoimisto ottaa sinuun yhteyttä puhelimitse ja sopii alkukartoituksen ajankohdat.

LISÄTIETOJA ANTAA:

Tiina Suro

palveluvastaava
palveluvastaava@ruissalo.fi

Pilvimaria Siltainsuu

johtava eläkeasiantuntija ja työkykykoordinaattori
pilvimaria.siltainsuu@merimieseläkekassa.fi
+358 (0)10 633 9974

Vesitiepäivä 2025:

MILTÄ NÄYTTÄVÄT SUOMEN vesitieyhteydet MAAILMALLE?

vesitiet.org


TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU JA SEMINAARIN PUHUJAT

Suomen Vesitiet ry:n puheenjohtaja **Staffan Herlin** kertoo saapuneensa Vesitiepäivään 2025 matkalaukku kinalossaan.

– Saavuin tänne suoraan Tallinnasta. Tunneli on enää lapion pistoa vaille -vaiheessa, Herlin täryttää seminaarin avauspuheen-vuorossa.

Herlinin toteamus on paljon sanottu – mutta häkellyttävä. Kaikki yksityiskohdat, joihin hän viittaa jäävät avoimiksi ja leijumaan. Ollaanko Tallinaan rakentamassa tunnelia? Ketkä ovat hankkeessa mukana? Onko asiasta olemassa jo sopimuksia? Ja miksi suuri yleisö ei ole tietoinen hankkeesta?

Suomen Vesitiet ry edistää ja kehittää Suomen vesiliikennettä ja sen toiminta-edellytyksiä osana koko maan kattavaa liikenneverkkoa. Vesitiedydistys edustaa eri varustamoita ja teollisuuden sekä logistiikan toimijoita Suomesta. Maakunnista mukana on Kaakonkulma, eli Etelä-Karjalan liitto.



Suomen Vesitiedydistyksen
puheenjohtaja Staffan Herlin



Suomen Vesitiet ry:n toiminnanjohtajana
toimii Merja Salmi-Lindgren.

Vuosittain pidettävä Vesitiepäivä on forumi, jossa käydään läpi vesiteiden ajankoh-
taisasioita. Yhdistyksen toiminnanjohtaja **Merja Salmi-Lindgren** kutsui kevään 2025 Vesitiepäivään hyvät puhujat.

Suomen tulevaisuuden kansainväliset yhteydet

Sattumaa tai ei, Herlinin avauspuheen-vuor-
on jälkeen lavalle asteelee Elinkeinoelämän
Keskusliitto EK:n johtava asiantuntija **Tiina Haapasalo**. Hän kertoo, että EK, Palta, Rakennusteollisuus ja Destia ovat tehneet yhdessä selvityksen, miltä näyttävät Suo-
men tulevaisuuden kansainväliset yhteydet maailmalle. Mitkä ovat yritysten odotukset kansainvälisen saavutettavuuden paranta-
miseksi?

Raportissa tarkastellut kansainväliset yhteydet ovat: Kansainvälinen lentoliikenne, Baltian käytävä, Itämeren sisäinen liikenne, Länsi-Eurooppa ja Atlantti, Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina,

Merenkurkku, Perämerenkaari ja Pohjoisen Ruotsi ja Norja.

Selvityksen perusteella EK esittää toimia länsiyhteyden parantamiseksi: Ouluun, Raahen ja Rovaniemelle on saatava EU-raideleveys, Itämeren liikenne on turvattava ja lentoliikenteestä on saatava kilpailukykyistä. EK esittää myös kiinteää liikenneyhteyttä, joka yhdistäisi Suomen Itämeren yli manner-Eurooppaan.

Haapasalo heijastaa näytölle Suomen kartan, johon on hahmoteltu kaksi silta- tai tunnelivaihtoehtoa: toinen kulkee Vaasasta Uumajaan ja toinen Helsingistä Tukholmaan. Helsingistä Tallinaan on linjattu pelkästään tunneli.

– Kiinteä länsiyhteys ei palvele pelkästään liikennettä ja taloutta, vaan se hyödyttää myös turvallisuutta ja huoltovarmuutta, kalvossa mainostetaan.

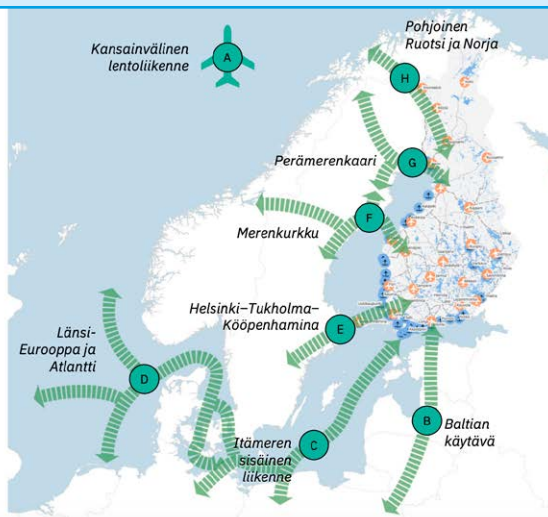
Suomalaisen laivanrakentamisen parissa työuransa tehnyt **Mikko Niini** kysyy Haapasalolta, eikö EK luota merenkulun tarjoa-



Elinkeinoelämän Keskusliitto EK:n
johtava asiantuntija Tiina Haapasalo

Tarkastellut kansainväliset yhteydet

- A. Kansainvälinen lentoliikenne
- B. Baltian käytävä
- C. Itämeren sisäinen liikenne
- D. Länsi-Eurooppa ja Atlanti
- E. Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina
- F. Merenkurkku
- G. Perämerenkaari
- H. Pohjoinen Ruotsi ja Norja



palta RAKENNUS-TEOLLISUUS DESTIA

Ehdotukset länsiyhteyksien vahvistamiseksi



- ✓ **Selvitys kiinteästä liikenneyhteydestä Itämeren ylitse**



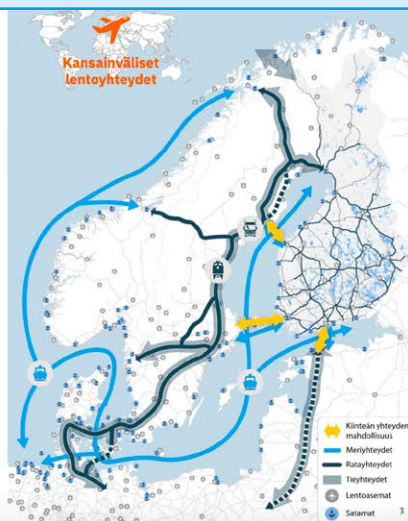
- ✓ **EU-raideleveys Ouluun, Raaheen ja Rovaniemelle**



- ✓ **Turvattu meriliikenne Itämerellä**



- ✓ **Kilpailukykyä ja kasvua lentoliikenteeseen**



palta RAKENNUS-TEOLLISUUS DESTIA

miin palveluihin, kun se selvittää kiinteään yhteyttä Suomesta manner-Eurooppaan?

EK:n johtava asiantuntija Tiina Haapasalo vakuuttaa luottamusta löytyvän, mutta EK ja kumppanit haluavat selvittää tällä hetkellä kaikkia mahdollisia eri kuljetusvaihtoja muuttuneen maailmantilanteen johdosta. Haapasalon painottaa, että raportissa esitettyjä toimia, eli kiinteitä yhteyksiäkin, pitää saada edistettyä mahdollisimman pian – jo tällä hallituskaudella – tai heti seuraavalla.

– Hallituksen tulee käynnistää selvitys, jossa pureudutaan kolmeen kiinteään yhteyden vaihtoehtoon: Helsinki–Tallinna, Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina ja Vaasa–Uumaja, vahvistaa myös EK:n kalvo.

EK:n mielestä selvitystyö pitää aloittaa välittömästi ja kiinteään yhteyden toteutus tapahtuisi vaiheittain 2030–2040–2050 kuluessa.

Merimies-lehti muistutti Vesitiepäivässä EK:n johtavaa asiantuntijaa, Tiina Haapasaloa,

kaapeleihin ja tunneleihin kohdistuvista turvallisuuspoliittisista uhkista.

– Onko EK:n raportissa otettu huomioon riskit, jotka kohdistuvat kaapeleihin, tunneleihin ja erilaisiin kiinteisiin yhteyksiin meren ylitse? Millä investoinnit rahoitettaisiin?

Peter Vesterbackan kaavailevan Tallinnan tunnelin rahoitus saapuisi Kiinasta.

Itämeren vesiliikenteen tulevaisuus, uhat ja mahdollisuudet

Seuraava puhuja, Traficomin merenkulkujohtaja **Sanna Sonninen**, kertoo, miten Itämerellä varaudutaan erilaisiin häiriöihin ja parannetaan meriturvallisuutta. Suomen viranomaiset ottivat joulukuussa kiinni Cookin saarten lipun alla purjehtineen Eagle S-aluksen, jota epäiltiin kaapelirikosta. Operaatiosta opittiin paljon, mutta työskäkaa on jäljellä, joka vaatii useiden eri osa-alueiden tarkastelua.

Venäjä varjolaivasto on Itämerellä edelleen ongelma. Alusliikenteen seurantaan on panostettava. Turvallinen navigointi, eli alusten reititys ja väylien hallinta parantavat merenkulun turvallisuutta. On huolehdittava siitä, että alukset ovat merikelpoisia ja noudattavat kansainvälisiä standardeja. Alusten omistajuus eli tiedonsaanti siitä, kuka on aluksen todellinen omistaja sekä vastuunkuutukset vaativat nykyistä tehokkaampia toimia.

Merenkulkujohtaja Sanna Sonninen on nostanut esityksessään ylimmäiseksi kohdaksi henkilöturvallisuuden ja hyvinvoinnin. Se sisältää miehistön terveyden ja turvallisuuden, meripelastus- ja evakointimenettelyt, psykologisen hyvinvoinnin ja työolosuhteet sekä miehistön koulutuksen ja pätevyydet. Operatiiviseen turvallisuuteen kuuluvat esimerkiksi alusten turvallinen opeointi ja riskienhallinta sekä miehistön työ- ja lepoajat. Häätilanteisiin varaudutaan ja harjoitellaan – myös uusiin uhkisiin.

Miehistöt otettava mukaan merenkulun huoltovarmuuden kehitystyöhön

On hyvä huomata, että merenkulkujohtaja Sanna Sonninen painottaa meriturvallisuudessa erityisesti henkilöturvallisuutta ja hyvinvointia. Itämeren käytyä turvallisuuspoliittisesti epävakammaksi miehistöistä huolehtiminen ja heidän henkinen jaksamisensa sekä konkreettisen turvallisuuden parantaminen ovat meriturvallisuudessa kaikista tärkeimmät asiat, joihin viranomaisten ja varustamoiden on nyt panostettava. Ilman miehistöä laiva ei kulje minnekään.

Miehistöjen piirissä on nimittäin tehty havainto, että tällä hetkellä Suomen merenkulun huoltovarmuutta kehitetään huoltovarmuuskeskuksen, viranomaisten ja varustamoiden kesken, mutta miehistöjä ei ole



Traficomin merenkulkujohtaja Sanna Sonninen



kutsuttu työryhmiin lainkaan mukaan. Viime kädessä aluksen päällikkö ja miehistö vastaavat aluksen turvallisesta kuljettamisesta – ja Suomen tuonnin ja viennin kuljetuksista. Yksikään alus ei kulje viranomaisen, varustamon tai huoltovarmuuskeskuksen voimin, vaan alusta kuljettaa ammattitaitoinen miehistö. Miehistöjen edustajat on otettava työryhmiin mukaan.

Metsäteollisuus haalii raakapuuta yhä kauempaa

Metsäteollisuuden logistiikkapäällikkö **Alina Koskela** esitteli Vesitiepäivässä metsäteollisuuden kuljetustarpeiden kehittymistä. Metsäteollisuuden osuus Suomen tavara- viennin arvosta on noin 16,8 prosenttia. Vuonna 2024 metsäteollisuuden tuotteita vietiin Suomesta 12,1 miljardilla eurolla. Vuonna 2024 eniten vietiin kartonkia (3,3 miljardia), sitten puuteollisuuden tuotteita (2,9 miljardia) sekä kolmantena paperia (2,6 miljardia) ja neljäs oli sellu (2,5 miljardia).

Metsäteollisuus työllistää suoraan noin 38 400 henkilöä ja epäsuora työllisyysvaikutus on jopa 82 800 ympäri Suomen.

Väestö vanhenee Suomessa ja maailmalla. Tulevaisuudessa tarvitaan enemmän hygieniatuotteita ja tekstiilejä, joiden kysyntä kasvaa. Pakkausmateriaalina puu ja siitä tehdyt johdannaiset korvaavat muovituotteita. Metsäteollisuudessa on kasvupotentiaalia, mutta se ei synny ilman tutkimusta ja tuotekehitystä, johon Suomessa onneksi panostetaan.

Puuta tuodaan meriteitse – rautateitse ei enää yhtään

Vuonna 2021 Venäjältä tuotiin Suomeen 9,3 miljoonaa kuutiota puuta. Venäjän hyökkäyssodan seurauksena puuta hankitaan kotimaasta ja lähialueiden maista, eni-

ten Baltiasta ja Ruotsista. Puuta joudutaan hankkimaan entistä kauempaa.

Pyöreää puutavaraa tuotiin vuonna 2024 reilu 2 miljoonaa tonnia merikuljetuksina ja pieni siivu maantiekuljetuksina. Rautatiekuljetukset ovat loppuneet täysin. Raakapuuta tuodaan eniten Hamina-Kotkan satamaan – parhaimmillaan vajaa 800 000 tonnia vuosineljänneksessä. Myös Rauma on merkittävä raakapuun tuontisatama: Metsä Groupin Rauman saha aloitti toimintansa 2022.

Metsäteollisuuden logistiikkapäällikkö Alina Koskelan mukaan lähimerenkulun ja rannikkokuljetusten kehitysnäkymissä haasteena on aluskaluston saatavuus ja lastausinfra. Metsäteollisuus kantaa huolta myös lähimerenkulun roolista, jos Itämeren lähiliikenne häiriintyisi osittain.

Sisävesikuljetukset ja uitto

Metsäteollisuus on kotimaan väylien suurkäyttäjää. Suomen sisällä kuljetetaan raakaa ainetta, sivutuotteita ja tuotteita noin 80 miljoonaa tonnia vuodessa. Yksityisteiltä lähtee jopa 4 000 puu- ja sivutuotekuljetusta päivässä.

Suomen sisällä metsäteollisuuden haasteena on kuljettajapula ja tieverkoston huonontunut kunto.

Tästä syystä useat yritykset ovat aloittaneet uiton kapasiteettipulaa helpottaakseen. Uitossa on potentiaalia, mutta haasteena vähäinen ja vanheneva aluskalusto, miehistön saatavuus ja riskit tiukkenevasta EU-sääntelystä.

Hamina-Kotkan kuljetuksista suurin osa ulkomaalaisella tonnistolla

Vesitiepäivässä Itämeren liikennettä tänään ja tulevaisuudessa luotasi Suomen Laivameklareista hallituksen puheenjohtaja **Tomi Rautio**. Suomen Laivameklarit (Shipbrokers Finland) edustaa 40 Suomessa toimivaa yritystä, jotka tarjoavat merikuljetuksia tai niihin liittyviä palveluja. Yhdistyksen jäsenyritykset ovat agentteja, laivameklareita, satamaoperaattoreita sekä suomalaisia ja ulkomaisia varustamoja.

Noin 70 prosenttia Suomen merikuljetusten tarvitsemista aluskäynneistä tehdään ulkomaisella aluskapasiteetilla. Tonnimäärissä eniten rahtia tuodaan Suomeen Kilpilahteen öljyalostamolle.

Hamina-Kotkan satama on tonnimäärissä Suomen suurin satama Helsingin rinnal-

la. Suomalaisten alusten osuus Hamina-Kotkan rahdeista on dramaattisesti pienempi kuin ulkomaalaisten: Vuonna 2024 suomalaiset alukset kuljettivat sieltä noin 1 000 000 tonnia tavaraa ja ulkomaalaiset alukset loput 11 000 000 tonnia. Myös Rauman sataman kuljetuksista (noin 4 000 000 tonnia) – jonne kuljetetaan paljon esimerkiksi Metsäteollisuuden tuotteita – kuljetukset hoidetaan lähestulkoon täysin ulkomaalaisella tonnistolla.

Tarkasteltaessa eri tavaraluokkien kuljetuksia suomalaisilla ja ulkomaalaisilla aluksilla vuonna 2024 suomalaiset alukset kapaletavaraa ulkomaalaisia enemmän. Muissa tuotteissa kuljetamme vähemmän. Silmiin pistää jälleen metsäteollisuuden tuotteista paperin ja kartongin, sellun ja raakapuun isot kuljetusmäärät ulkomaalaisella tonnistolla. Kemikaaleja, lannoitteita ja viljaa kuljetetaan enemmän vieraan valtion lipun alla olevilla aluksilla.

Väylämaksuihin korotus 2025 alussa

Suomen Laivameklarien mielestä väylämaksujen korotus vuoden 2025 alussa heikentää Suomen logistista kilpailukykyä. Väylämaksu kerätään aluskohtaisesti Suomessa käyville aluksille. Varustamot siirtävät tämän veroluonteisen maksun kuljetuksista asiakailta perittäviin hintoihin.

– Nykyisessä muodossaan väylämaksulaki vääristää markkinoita ja estää parhaan mahdollisen merikuljetusten palveluntarjonnan suomalaiselle elinkeinoelämälle, Suomen Laivameklarien hallituksen puheenjohtaja Tomi Rautio toi Vesitiepäivässä esiin.

Mikäli väylämaksusta ei syystä tai toisesta kuitenkaan haluta luopua, tulisi lain rakennetta ja maksujen kohdentumista tarkastella erittäin kriittisesti. ⚓



Metsäteollisuuden logistiikkapäällikkö Alina Koskela



Suomen Laivameklarien hallituksen puheenjohtaja Tomi Rautio

Taudista ei pääse kuin potemalla

MERIMIES: Minulla on määräaikainen työsopimus varustamon kanssa, joka päättyy kolmen viikon kuluttua. Sain pari viikkoa sitten tiedon, että olen vakavasti sairas ja pääsin heti leikkaukseen. En kykene työhön ehkä kuukausiin. Kuinka pitkältä ajalta minulla on oikeus lakien ja työehtosopimuksen mukaan sairausajan palkkaan? Mitä teen sitten, kun palkanmaksu päättyy? Entä jos en enää koskaan saa merimieslääkärintodistusta?

LAKIMIES: Merityösopimuslain (756/2011) 2 luvun 10 §:n mukaan työntekijällä, joka on sairauden tai vamman vuoksi estynyt tekemästä työtään, on työnteon estymisen ajalta oikeus täyteen palkkaansa eli *sairausajan palkkaan*. Aluksen päälliköllä tämä oikeus on 90 päivältä (riippumatta liikennealueesta), muilla työntekijöillä ulkomaanliikenteessä enintään 60 päivältä ja kotimaanliikenteessä enintään 30 päivältä. Vastaavat määräykset löytyvät myös ulkomaanliikenteen työehtosopimuksista. Esimerkiksi jäänmurtajien, jotka operoivat perustehtävässään kotimaanliikenteessä, työehtosopimuksen mukaan sairausajan palkkaa maksetaan kuten ulkomaanliikenteessä eli enintään 60 päivältä. Varmista siis ajanjakson pituus työehtosopimuksesta!

Saman lain ja saman luvun 11 §:n mukaan tilanteessa, jossa työnantaja on päättänyt työsopimuksen ja työntekijä on työsuhteen päätyttyä kykenemätön työhönsä sairauden tai vamman vuoksi, työntekijällä on *oikeus sairausajan palkkaa vastaavaan korvaukseen*. Edellytyksenä tälle on se, että työntekijällä olisi työsuhteen jatkues-
sa ollut oikeus saada sairausajan palkkaa eli tuo 60 päivän enimmäisaika ei ole kulunut umpeen.

Lain esitöissä tai oikeuskirjallisuudessa ei erikseen oteta kantaa siihen *tilanteeseen, jossa työsuhde päättyy määräaikaisuuden perusteella* eikä työnantajan nimenomaiseen päätökseen irtisanoa tai purkaa työsopimus. Työsopimus, joka on määräaikainen työnantajan aloitteesta, voidaan kuitenkin katsoa työnantajan päättämäksi työsopimukseksi. Tätä tulkintaa tukevat merityösopimuslain 2 luvun 2 §:n mukainen tasapuolisen kohtelun velvoite ja syrjimättömyyden periaate. Säännösten ratio – huolenpito työkyvyttömyydestä työntekijästä ja tämän toimeentulosta – perustelee myös määräaikaisen työntekijän oikeutta sairausajan palkkaa vastaavaan korvaukseen. Myöskään merityöyleissopimuksessa, jossa määritellään työnantajan huolenpitovelvollisuuden minimitaso, ei rajata määräaikaisia työsopimuksia työsuhteen päättymisen jälkeisen palkanmaksuvelvollisuuden ulkopuolelle. Maailmalla määräaikaiset työsopimukset ovat merenkulussa pääsääntö.

Täydellä palkalla tarkoitetaan lain esitöiden mukaan mm. työehtosopimuksen mukaista palkkaa. Käytännössä sairausajalta maksetaan siis takuupalkkaa tai työsopimuksen mukaista kokonaispalkkaa. Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksissa on palvelurahan osalta erityisiä sairausaikaan liittyviä määräyksiä. Vastaava korvaus on määrältään sanamuodon mukaisesti sama kuin sairausajan palkka.

Näin ollen työnantaja maksaa sinulle ensin 10 §:ssä tarkoitettua sairausajan palkkaa työsuhteesi päättymiseen asti ja sen jälkeen 11 §:n mukaista sairausajan palkkaa vastaavaa korvausta niin monelta päivältä kuin 60 päivästä on vielä jäljellä. Saat siis maksusuorituksen työnantajalta yhteensä 60 päivältä.

Työnantajan sairausajan palkan ja korvauksen maksuvelvollisuuden piiristä *ei ole suljettu pois mitään työkyvyttömyyden aiheuttavaa syytä*, vaan kaikki sairaudet, hoitotoimenpiteet, loukkaantumiset ja vammat niiden tapahtumapaikasta, diagnoosista tai syntymissyystä riippumatta kuuluvat siihen. Ainoastaan se seikka, että työntekijä on itse aiheuttanut työkyvyttömyytensä tahallaan tai törkeällä huolimattomuudellaan, johtaa palkan ja korvauksen menetykseen. Työnantajan palkanmaksuvelvollisuus *ei edellytä eikä ole mitenkään muutoinkaan sidottu* siihen, onko työntekijällä oikeutta saada sairausvakuutuslain mukaista päivärahaa ko. työkyvyttömyyden perusteella tai siihen, voiko hän sairaudesta huolimatta vielä joskus saada merimieslääkärintodistuksen tai poikkeuslupan. Asia on itse asiassa juuri päinvastoin: merityöleissopimuksen mukaan työnantajan palkanmaksuvelvollisuus voi päättyä kansallisten säännösten mukaan vasta sitten, kun työntekijällä on oikeus rahallisiin etuuksiin sovellettavan sosiaaliturvalainsäädännön mukaisesti.

Mainitun 10 §:n neljännen momentin mukaan sairausajan palkkaa maksaneella työnantajalla on *oikeus saada työntekijälle sairausvakuutuslain (1224/2004) mukaan kuuluva päiväraha*. Sama koskee loogisesti myös sairausajan palkkaa vastaavaa korvausta. Toisin sanoen, Kela maksaa sairauspäivärahaa jo siltä ajalta, kun työnantaja maksaa sinulle sairausajan palkkaa, mutta päiväraha suoritetaan työnantajalle kattamaan palkkakulua. Kun työnantajan maksuvelvollisuusaika päättyy, tulee sinun hakea ja huolehtia, että sairauspäiväraha maksetaan suoraan sinulle. ⚓

SANNALEENA KALLIO

Kirjoittaja on merityöoikeuteen erikoistunut juristi ja ollut mm. merimiesasiain neuvottelukunnan jäsen

Silta- ja tunnelihankkeiden kustannukset olisivat valtavat. Merenkulun infra ei vaadi yhteiskunnalta mittavia sijoituksia. Kolmesta silta- ja tunnelihankkeesta pitäisi tehdä laaja vaikutustenarviointi, jossa selvitetään huolella myös vaihtoehtoiset ratkaisut.

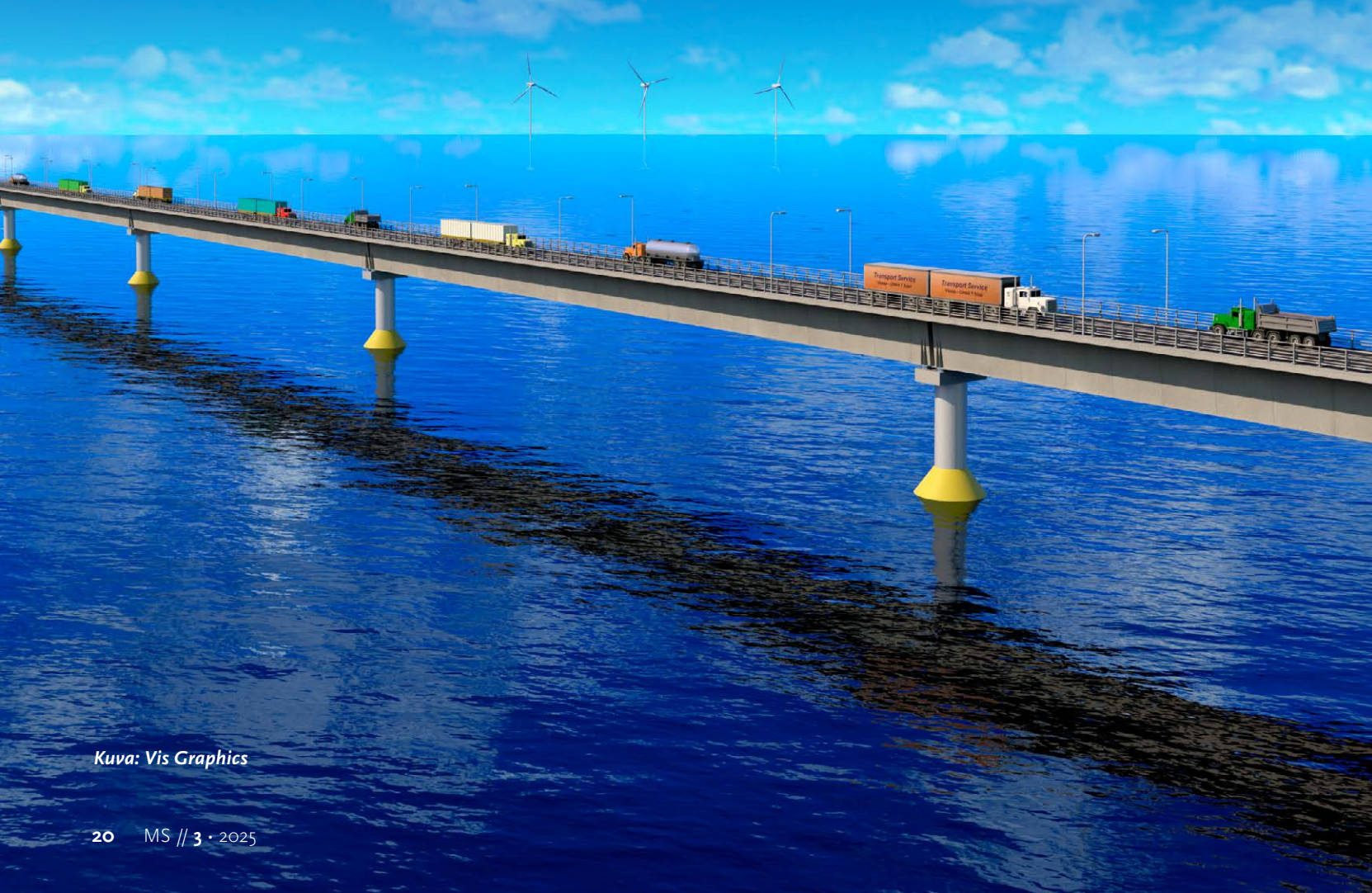


Totta vai toivetta: Itämeren yli ja ali kolmesta kohtaa

Suomen elinkeinoelämän mielestä Itämeren turvallisuusuhat vaativat entistä tiiviimpää yhteistyötä lännen kanssa. Ratkaisuksi esitetään kolmea miljardiluokan silta-tunneliyhteyttä Itämeren yli ja ali.

Onko ajatus tästä maailmasta, kun rahaa ja poliittista tahtoa ei löydy edes tunnin junaan?

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT VIS GRAPHICS JA SEIDI GUZEJEV



Kuva: Vis Graphics

Elinkeinoelämän keskusliitto (EK) vaati keväällä julkaistussa raportissaan, että hallituksen pitää käynnistää selvitys kolmesta kiinteästä silta- ja tunnelireitistä: Helsinki-Tallinna, Helsinki-Turku-Tukholma ja Vaasa-Uumaja.

EK perustelee vaatimustaan taloudellisilla ja sotilaallisilla motiiveilla. Muuttunut geopolittinen tilanne ja Itämeren turvallisuusuhat pakottavat Suomen tiiviimpään yhteistyöhön lännen kanssa.

– Turvallisuustilanteen heikentyminen on jo konkretisoitunut Itämeren toistuvissa tuhoissa, EK:n toimitusjohtaja **Jyrki Häkämies** muistuttaa.

Jos EK:n unelma toteutuu, sillä olisi isot seuraukset merenkululle. Laivat menettäisivät matkustajia ja rahtia raiteille ja kumipyörille. Silta- ja tunnelihankkeiden kustannukset olisivat valtavat.

Suomen Varustamot ry:n toimitusjohtaja **Tiina Tuurnala** kannattaa keskustelua Suomen kansainvälisestä asemasta, mutta muistuttaa merenkulun olevan joustava ja edullinen liikennemuoto.

– Merenkulun infra ei vaadi yhteiskunnalta mittavia sijoituksia. Näistä kolmesta silta- ja tunnelihankkeesta pitäisi tehdä laaja vaikutustenarviointi, jossa selvitetään

huolella myös vaihtoehtoiset ratkaisut, Tuurnala painottaa.

EK:n toimitusjohtaja Häkämiehen mukaan ehdotuksissa puhutaan huomattavista summista. Silti hän vakuuttaa Ylen haastattelussa, että hankkeeseen on suhtauduttu myönteisesti liikenne- ja viestintäministeriössä.

– Mitä se käytännössä tarkoittaa, on vielä auki, Häkämies arvuuttelee Ylelle.

Liikenne- ja viestintäministeriön johtava asiantuntija **Maria Torttila** laittaa jäitä Häkämiehen hattuun. Torttilan mielestä konkreettisissa päätöksissä pitää muistaa ”tasapainottaa taloutta ja ottaa huomioon taloudellinen kantokyky”.

– Ministeriön näkemys on, että tällä hetkellä tärkeimmät kansainvälisiä yhteyksiä kehittävät hankkeet ovat maayhteyksissä Pohjois-Suomessa sekä tietyt toimet meriliikenteen turvaamisessa ja jäänmurtajissa, Torttila sanoo.

EK:n raportin mukaan hankkeita voitaisiin päästä rakentamaan jo 2030-luvulla. Kiireisin selvitys kohdistuisi Helsinki-Turku-Tukholma silta- ja tunnelihankkeeseen.

Turku – Tukholma

Elinkeinoelämän keskusliiton hoputtama Helsinki-Turku-Tukholma-reitti alkaisi Turusta. Itämeri ylitetäisiin ja alitettaisiin 170 kilometrin matkalta siltojen ja tunnelien avulla.

Hankkeessa kaavaillaan raiteita Turusta Vehmaan kautta Kustaviin ja sieltä syvemmälle saaristoon. Ahvenanmaalla raiteet sukeltaisivat Itämeren alittavaan tunneliin, joka veisi Ruotsiin.

Liikenne- ja viestintäministeriössä ei ainakaan vielä olla syytetty EK:n hoputukseen.

– Ministeriössä tai virastossa ei ole käynnissä selvityksiä kiinteästä yhteydestä Tukholmaan. Hanke olisi erittäin haastava niin tunnelin pituuden kuin saariston erityisten luontoarvojen takia, johtava asiantuntija Maria Torttila sanoo.

Kiinteän Turku-Tukholma-yhteyden on katsottu tuovan eniten hyvää Turulle. Tur-

kulaisten pitkäaikaisen haaveen toteutumisen myötä kaupungin elinkeinoelämä suuntaisi entistä enemmän länteen ja Turku ja Tukholma muodostaisivat yhteisen työ- ja asiointialueen.

Silta-junayhteyttä Turusta Tukholmaan on verrattu Malmön ja Kööpenhaminan väliseen 16 kilometriä pitkään silta- ja tunnelireittiin. Tarkkoja kustannuksia ei ole pystytty laskemaan, mutta arviot liikkuvat miljardeissa euroissa.

– Aikanaan Ruotsin ja Tanskan yhdistävän sillan esittäminen tuntui utopistiselta. Nyt sen vaikutukset ovat yksinomaan positiivisia. Siinä mielessä nämä ovat realistisia hankkeita, Elinkeinoelämän keskusliiton toimitusjohtaja Jyrki Häkämies vakuuttaa Ylen haastattelussa.

Business Turku Oy:n asiakkuusvastaavan ja merenkulkuun liittyvän elinkeinotoiminnan asiantuntijan **Tapio Karvosen** mielestä kiinteän Turku-Tukholma-reitin vaikutus matkustaja- ja rahtiliikenteeseen riippuisi rautatien kapasiteetista.

– Jos junassa ei olisi autovaunuja, junayhteys kilpailisi matkustajapuolella vain ilman omaa autoa liikkuvista reittimatkustajista, joiden osuus matkustajista on varsin pieni.

Tapio Karvosen mukaan junayhteyden vaikutusta rahtiliikenteeseen on vielä vaikea arvioida.

– Suurin vaikutus sillä olisi, jos junaan voisi lastata esim. perävaunuja. Nopeaa kuljetusta vaativat tavarantoimittajat olisi merkittävin kohderyhmä. Irtolastin kuljetuksiin radalla ei olisi mitään merkitystä.

Ajan hengen mukaan suuria ja kiistanalaisia hankkeita perustellaan usein huoltovarmuuden takaamisella. Kiinteää yhteyttä Tukholmaan perustellaan myös sillä, että se toisi uuden vaihtoehtoisen reitin Suomen ja Ruotsin välille.

– Kiinteä yhteys on myös mahdollinen vihamielisen iskun kohde. Merikuljetuksia on helpompi siirtää ja hajauttaa tarpeen tullen eri satamiin ja väylille, Tapio Karvonen muistuttaa. ➤➤



– Ministeriössä tai virastossa ei ole käynnissä selvityksiä kiinteästä yhteydestä Tukholmaan. Hanke olisi erittäin haastava niin tunnelin pituuden kuin saariston erityisten luontoarvojen takia, liikenne- ja viestintäministeriön johtava asiantuntija Maria Torttila sanoo.



– Kiinteä yhteys on myös mahdollinen vihamielisen iskun kohde. Merikuljetuksia on helpompi siirtää ja hajauttaa tarpeen tullen eri satamiin ja väylille, Business Turku Oy:n merenkulun asiantuntija Tapio Karvonen muistuttaa.



Tallink Silja ei halua ottaa tässä vaiheessa kantaa Elinkeinoelämän keskusliiton esiin nostamiin silta- tunnelihankkeisiin.

Vaasasta Uumajaan – siltarumpu vai vakavasti otettava yhteys

Miljarden eurojen siltahanke on myös oiva kohde siltarumpupolitiikalle. Vaasan vaalipiirin oma poika, eurooppaministeri **Joakim Strand** antoi vuosi sitten Ruotsin radion haastattelussa ruusuisen kuvan kiinteästä Vaasa-Uumaja-yhteydestä.

Ministeri Strand sanoi uskovansa sillan olevan valmis vuoteen 2040 mennessä ja rahaa löytyvän monista eri lähteistä. Väyläviraston projektipäällikkö **Aimo Huhdanmäki** johtaa ryhmää, joka on selvittänyt Merenkurkun kiinteän yhteyden tarvetta ja toteutettavuutta.

– En nyt puhuisi siltarumpupolitiikasta, mutta kiirettä pitää, jos sillan pitää valmis-
tua vuoteen 2040 mennessä. Sen sijaan meidän selvitystyömme on loppusilausta vaille valmis, Huhdanmäki sanoo.

Vaasan ja Uumajan välinen etäisyys on noin 100 kilometriä ja lauttamatka kestää vajaa neljä tuntia.

Väylävirasto on selvittänyt hallitusohjelman perustuen Vaasa-Uumaja-yhteyttä ja esittää kiinteälle reitille kahta päävaihtoehtoa: joko maantieyhteys korkealla ja matalilla silloilla tai matala silta ja kaksi 3,5 kilometrin pituista tunnelia laivareittien alle Merenkurkun keskivaiheille.

– Siltavaihtoehdossa reitin alle jää kaksi merkittävää laivaväylää, joita pitää kaventaa sumpuksi 500 metriä etelän ja pohjoisen suuntaan. Kapea väylä aiheuttaisi talvella jäänmurto-ongelmia, mutta ne olisivat ratkaistavissa.

– Toisessa ratkaisussa tunneli korvaisi korkean sillan, ja näin laivaväylät säilyisivät ennallaan. Tämä olisi samantyyppinen ratkaisu kuin Tanskan ja Saksan välinen tunneliyhteys, Huhdanmäki sanoo.

Väyläviraston selvityksen mukaan Vaasan ja Uumajan kiinteän yhteyden tekniset ongelmat ovat ratkaistavissa. Sen sijaan

hankkeen rahoitus ja kiinteän yhteyden aiheuttamat vahingot meren ekosysteemille ovat vielä täysin avoimia.

– Reittien linjaukset menevät kummasakin vaihtoehdossa Raippaluodon luoteisnurkkauksesta suorinta tietä Uumajan satamaan. Olemme pyrkineet kiertämään suojelualueet ja hakenet matalimpia kohtia, Aimo Huhdanmäki vakuuttaa.

Selvityksessä otetaan kantaa hankkeen kustannuksiin. Julkisuudessa kiinteän yhteyden hinnaksi on arvioitu kolmesta viiteen miljardia euroa. Edullisin vaihtoehto olisi kumipyöräliikenteelle tarkoitettu maantie korkealla sillalla.

– Tosin tunnelivaihtoehto ei olisi kovin paljon kalliimpi. Kummassakin tapauksessa liikennemäärät jäisivät sen verran pieniksi, että yhteiskuntataloudellinen kannattavuus jäisi alhaiseksi, projektipäällikkö Aimo Huhdanmäki sanoo.

Vaasan ja Uumajan välistä lautaliikennettä operoiva Wasaline ei halua kommentoida hanketta.

Tallinnan tunnelirintamalta ei mitään uutta

Suomen Vesitiet ry:n toimitusjohtaja **Staffan Herlin** rikkoi Helsinki-Tallinna -tunnelin ympärillä vallinneen hiljaisuuden kevään Vesitiepäivillä. Suoraan Tallinnasta paikalle tulleen Herlinin hämmästyttävä viesti oli, että ”tunnelihanke on lapion pistoa vaille”.

– Kommentti oli tarkoitettu hieman sarkastiseksi, eli että suuren hypetyksen jälkeen mitään ei kuitenkaan ole konkreettisesti tapahtunut, Staffan Herlin muistelee yllätyskommenttiaan.

Lainvoimaisessa Uusimaa-kaavassa sekä Helsingin ja Vantaan yleiskaavoissa Tallinna-tunnelin linjaus kulkee Helsinki-Vantaan lentoasemalta Viroon Tallinnan Ülemisten lentokentälle. Sieltä on yhteys Rail Baltica-rautatiehen.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tunneliyhteys ei nykyisessä turvallisuuspoliittisessa tilanteessa ole ajankohtainen.

– On selvää, että tunnelihankkeen jatkoselvittäminen edellyttää vahvaa poliittista tahtoa ja rahoituksen, suunnittelun ja tarpeen arviointia liikenne- ja viestintäministeriön johtava asiantuntija Maria Torttila sanoo.

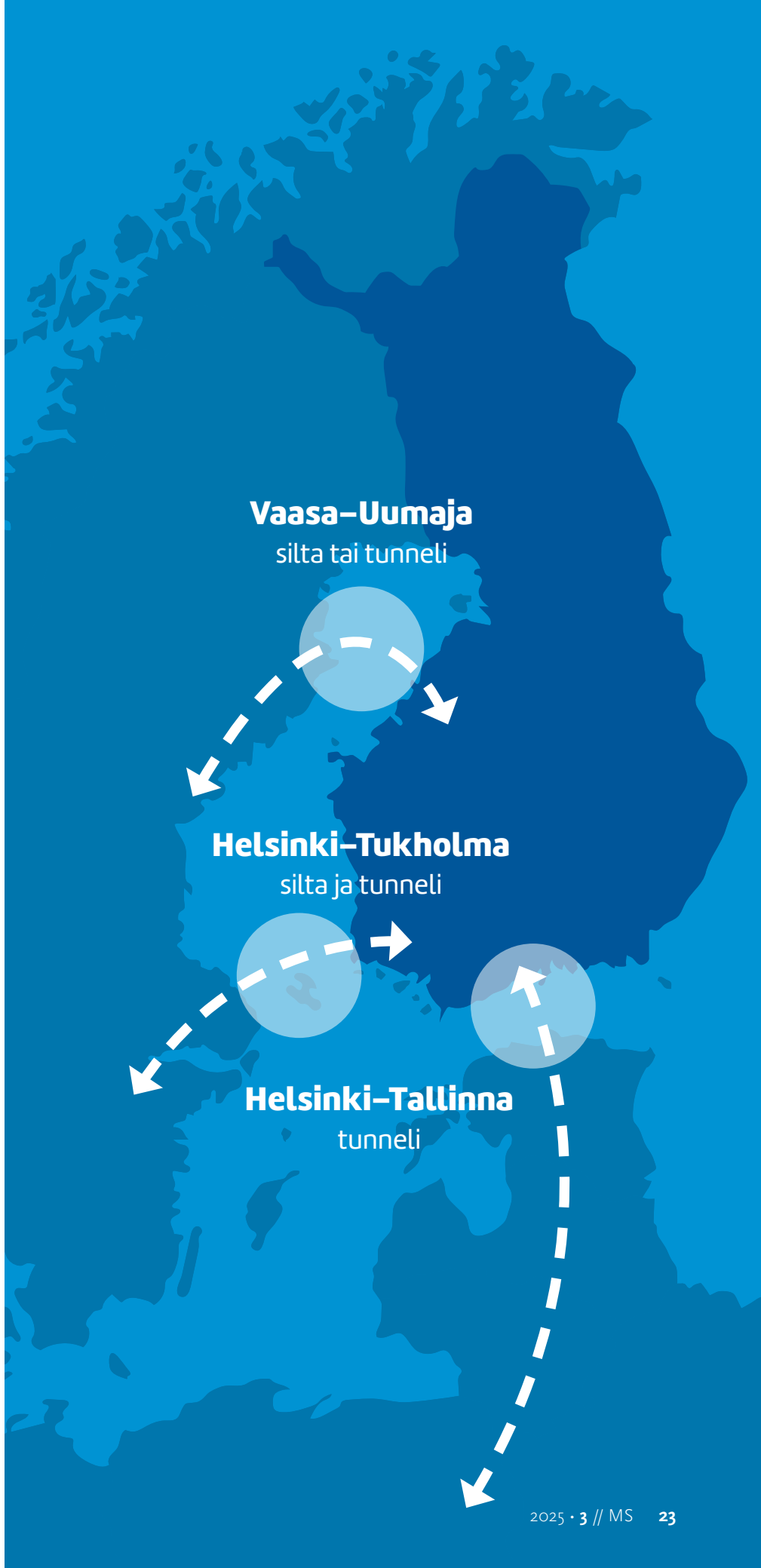
Sen verran tahtoa on löytynyt, että Uudenmaan liitto jatkaa Helsinki-Tallinna-tunnelin selvitystä ja Väylävirasto tutkii junalauttayhteyden kustannuksia.

Finnlinesin eläköitynyt kaupallinen johtaja Staffan Herlin muistuttaa, että Helsinki-Tallinna-tunneli on kallis ja siksi vaikeasti perusteltavissa. Väestöpohjat ovat pienet ja tavaravirrat ohuet.

– Ajatus tunnelista ei kuitenkaan tule kahtamaan. Selvitysten jälkeen kysymys on turvallisuus- ja talouspolitiikan kehityksestä, johon pitää löytyä Suomen ja Viron yhteinen näkemys, Herlin sanoo.

Viking Line suhtautuu rauhallisesti Tallinnan tunnelin kaavailuihin. Yhtiön mielestä on hyvä, että kaikkia pitkän tähtäimen hankkeita tarkastellaan. Pelkoa oman bisneksen romahtamisesta ei ole.

– Rahdin ja matkustajien määrä riippuu täysin hinnoittelusta ja mille liikennemuodolle tunneli avataan. Englannin kanaalissa on edelleen laivaliikennettä, vaikka tunneli on ollut olemassa jo useita vuosia, Viking Linen kaupallinen johtaja **Minna Tuorila** muistuttaa. 🚢



NORJAN MERIOIKEUDEN ja sota-oikeuden professori **Sigmund Simonsen** ja Norjan sota-oikeuden tuomari **Arne Willy Dahl** koostivat raportin *The status of civilian ships and seafarers in crisis and war – can civilian and seafarers lawfully be attacked?* Raportti (legal opinion) julkaistiin 20.1.2025.

Norjan Merimies-Unionin teettämä selvitys paljastaa ulkomaalaisten merenkulkijoiden haastavan oikeudellisen aseman sotatilanteessa

Norjan Merimies-Unioni (NSU) teetti lainopillisen selvityksen kauppa-alusten ja merenkulkijoiden oikeudellisesta asemasta turvallisuuspoliittisessa kriisissä tai sotatilanteessa. Norjalaisilla aluksilla työskentelee kymmeniä tuhansia ulkomaalaisia merimiehiä, joten Norjan Merimies-Unioni halusi erityisesti tietää, mikä on heidän oikeudellinen asemansa sotatilanteessa.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA SHUTTERSTOCK

Norjalla on maailman viidenneksi suurin kauppalaivasto arvossa mitattuna. Vuoden 2024 alussa sen arvo oli noin 1,500 miljardia dollaria mukaan lukien risteilyalukset. Norjan kauppalaivastoon kuului vuonna 2024 yhteensä 1 577 alusta.

Norjalaisilla aluksilla työskentelee noin 50 000 merenkulkijaa, joista jopa 30 000 – 35 000 on ulkomaalaisia. Norjalaisilla aluksilla työskentelevät merenkulkijat edustavat noin 50 eri kansallisuutta.

Norjan kauppalaivasto

Norja on merkittävä merenkulkuvaltio. Norjan nykyisen tonniston suuruus on luotu pitkälti Norjan kaksoisrekisterin (NIS) avulla, joka perustettiin vuonna 1987 Bergenissä taistelemaan mukavuuslippuja vastaan.

Norjan lipun alla purjehti vuonna 2024 yhteensä 891 alusta.

Norjan kakkosrekisterin (NIS) alla purjehti yhteensä 542 norjalaisomisteista alusta ja 144 ulkomaalaisomisteista alusta. Nämä alukset muodostavat yhdessä Norjan kansainvälisen kaksoisrekisterin (NIS), jossa oli yhteensä 686 kauppa-alusta vuonna 2024.

Kun lasketaan yhteen Norjan kansallinen lippu ja Norjan kansainvälinen kaksoisrekisteri (NIS) norjalaisia kauppalaivoja oli yhteensä 1 577 kappaletta vuonna 2024, Norjan tilastokeskuksen tilastot osoittavat.

Norjalaisilla aluksilla yli 30 000 ulkomaalaista merenkulkijaa

Norjan Merimies-Unioni (Norsk Sjømannsforbund) teetti Norjan merioikeuden ja

sota-oikeuden professori **Sigmund Simonsen** ja Norjan sota-oikeuden tuomari **Arne Willy Dahl** selvityksen, mikä on norjalaisen kauppa-alusten ja merenkulkijoiden oikeudellinen asema kriisissä ja sotatilanteessa. Raportti julkaistiin alkuvuodesta 2025.

Raportti keskittyy pääsääntöisesti kauppa-alusten oikeudelliseen asemaan riippuen siitä, onko kyseessä turvallisuuspoliittinen kriisi vai sotatila. Selvityksessä tarkastellaan lainopillisesti, voiko kauppa-alus olla laillinen kohde hyökkäykselle? Selvitys tarkastelee myös merenkulkijoiden velvollisuutta työskennellä aluksella sotatilanteessa. Yhteenvetona yllämainituista voi todeta, että sotatilanteessa monet asiat ovat melko veteen piirrettyjä viivoja.

Selvitys tarkasteli merenkulkijoita yhtenä ryhmänä riippumatta siitä kuuluvat-



ko he kansalliseen vai ulkomaalaiseen miehistöön. Selvityksestä ilmeni kuitenkin aiheellinen huoli ulkomaalaisten merimiesten oikeudellisesta asemasta sotatilanteessa.

Norjalaisilla aluksilla kymmeniä tuhansia ulkomaalaisia merenkulkijoita

Norjan kansallisen lipun alla purjehtivilla aluksilla työskentelee arvion mukaan noin 10 000 – 15 000 merenkulkijaa ja NIS-rekisterin alla olevilla aluksilla jopa 30 000 – 35 000 merenkulkijaa.

Norjassa on käytössä sama lippuvaltioperiaate kuin Suomessa, eli valtio voi ottaa hallintaansa Norjan lipun alla purjehtivat alukset riippumatta siitä missä päin maailmaa ne sotatilanteessa purjehtivat. Minkälainen oikeudellinen asema on tuolloin norjalaisella aluksella työskentelevillä ulkomaalaisilla merenkulkijoilla?

Selvitys tuo esiin, että ulkomaalaisilla merenkulkijat voivat olla lojaaleja ja kuuliaisia omaa kotimaataan kohtaan. Tämän lisäksi heillä saattaa olla omaa kotivaltiotaan kohtaan joillakin osin laillisia velvollisuuksia, joiden noudattamatta jättämisestä seurauksena saattaa olla tuomio.

Ulkomaalaisten merenkulkijoiden työskentely norjalaisella aluksella saattaa näin ollen muodostua haasteeksi, selvityksessä todetaan. Norjan lipun alla – erityisesti NIS-rekisteri – työskentelee kymmeniä tuhansia ulkomaalaisia merenkulkijoita, joilla ei ole Norjaan muuta sidettä kuin norjalainen alus, jolla he työskentelevät. Aluksella noudatetaan Norjan lainsäädäntöä.

Onko ulkomaalaisilla merenkulkijoilla velvollisuus työskennellä norjalaisilla aluksilla sotatilanteessa jää jossain määrin raportin tarkastelun ulkopuolelle. Oikeusoppineet haluavat kuitenkin painottaa, että on hyvä pitää mielessä, että välttämättä kaikkien, jotka työskentelevät aluksella pitäisi osallistua työhön kriisi- tai sotatilanteessa. Tämä on

MAAILMAN KÄRKISIJÖJÄ tonniston

arvossa mitattuna pitävät Kiina, Kreikka, USA ja Japani. Viime vuosina USA on noussut tilastoissa suurten risteilyalustensa avuin ohi Norjan ja Japanin. Jos risteilyalukset jätettäisiin laskuista, Norja olisi tilastoissa edelleen neljännellä sijalla. Norjan merenkulubisneksen päätulonlähteet ovat off-shore ja LNG-/LPG-kaasut ja kolmantena ro-ro-liikenne.

varsinkin tilanne niiden merenkulkijoiden osalta, joiden kanssa Norja on tuolloin konfliktissa. Tämän seurauksena joidenkin alusten miehistö tai osa siitä, jää pois alukselta ulkomaalaisessa satamassa, jolloin Norjan viranomaisilla on vähän mahdollisuuksia estää asia. Tällöin alukseen on paljattava uutta miehistöä, jotta aluksella on riittävä miehistö.

Nortraship – yhdessä yössä perustettu varustamo

Norjan suuri kauppalaivasto on mahdollista nopeasti siirtää tai vuokrata kuljetuskäyttöön, jos saapuu turvallisuuspoliittinen kriisi tai sota Norjaa tai Nato-maata kohtaan, selvityksessä todetaan. Norjassa on edelleen olemassa toisen maailmansodan aikaan perustettu Nortraship-yhtiö. Saksa, eli Adolf Hitler, hyökkäsi Tanskaan ja Norjaan 9.4.1940. Norja perusti Norjan kansallisen varustamon, Nortrashipin, josta tuli yhdessä yössä maailman suurin varustamo tuhannella aluksellaan ja 30 000 merenkulkijallaan. Toisen maailmansodan aikana näistä menetetttiin 500 alusta ja 4 000 merenkulkijaa. Norjan Merimies-Unionin teettämässä selvityksessä todetaan, että liittoutuneiden – johon Norja kuului – voittoon merkittävän panoksen antoivat merenkulkijat. ⚓



Xi Jinping & Kiinan uusi maailmanjärjestys

Yhdysvaltain presidentti Donald Trump on suurella maailmalle tuttu kasvo. Millainen henkilö on Kiinan presidentti Xi Jinping, jonka on sanottu olevan koko maailman vaikutusvaltaisin henkilö.

ARTIKKELI ON KOOTTU KIRJASTA: KIINA XI JINPINGIN AIKAKAUDELLA.

YHTEENVETO: SAANA LAMMINSIVU

KUVAT SHUTTERSTOCK, GETTY IMAGES JA REDDIT

Xi Jinpingistä ei ole kirjoitettu elämäнкertoja, koska hän ei harrastanut haastatteluja. *Kiina Xi Jinpingin aikakaudella* -kirja on kokonaisuus Kiinan kehityksestä kuluneen vuosikymmenen aikana. Mitä voimme odottaa tulevaisuudelta, jossa Kiinan merkitys kansainvälisissä suhteissa globaalin talouden pelurina kasvaa?

Xi Jinping Lempäälän metsässä 1979

Vuonna 1979 Tsinghuaasta vastavalmistunut 26-vuotias Xi Jinping seisoj metsäaukealla Lempäälässä ja tarkasteli pirkanmaalaista luonnonmaisemaa. Kiinalainen delegaatio vieraili Suomessa. Suomalaiset luennoivat kiinalaisille metsänhoidosta. Tuore kemiantekniikan insinööri Xi Jinping oli matkalla mukana ja toimi varapääministeri **Geng Biaon** avustajana.

Vuonna 2017 Xi Jinping vieraili Suomessa Kiinan presidenttinä ja osallistui Suomen satavuotisjuhlaan. Xi totesi Suomen olleen yk-

si ensimmäisistä länsimaista, jotka tunnustivat Kiinan kansantasavallan vuonna 1950. Xin edellisestä Suomen vierailusta oli 40 vuotta. Hän muisteli vuosikymmenen takaista matkaansa, jolloin hän vakuuttui suomalaisesta luonnosta ja modernista taloudesta. ”Minulla oli tuohon aikaan haave siitä, että kiinalaiset voisivat saada paremman elämän”, Xin kerrotaan sanoneen.

Lapsuus

Xi Jinping syntyi 15. kesäkuuta 1953. (Mäinittakoon, että Donald Trump on syntynyt 14. kesäkuuta 1946.) Mao Zedong oli perustanut Kiinan kansantasavallan neljä vuotta aikaisemmin, 1.10.1949. Kommunismi nousi Kiinassa. Kiina tuki Neuvostoliiton kanssa Pohjois-Korean Kim Il-sungin joukkoja Etelä-Korean armeijaa ja Yhdysvaltain johtamia YK-joukkoja vastaan.

Xi vietti lapsuutensa ja nuoruutensa Pekingissä. Xin isä, **Xi Zhongxun**, oli puhemies Maon läheinen liittolainen. Isä kantoi kiitoli-

lisuudenvelkaa Maolle, joka oli vapauttanut hänet teloitetuksi tulemiselta Luoteis-Kiinassa kommunistisen puolueen sisäisissä valtakamppailuissa. Xi Zhongxun toimi Kiinan propagandaministerinä Xin syntyessä. Perhe asui Pekingissä.

Xin ollessa kuusivuotias hänen isästään tuli varapääministeri. Xi vietti aikaa muiden kommunistijohtajien jälkeläisten kanssa. Koulua hän kävi Haidianin kaupunginosassa johtajien kehdoiksi kutsutussa eliittikoulussa, joka oli suunnattu erityisesti sotilaskoulun johdon jälkikasvulle.

Xin tultua valtaan lapsuudenystävä **Yu Zhengsheng** nousi Kiinan poliittisen konferenssin puheenjohtajaksi. Varapääministeriksi nousi toinen lapsuudenystävä, **Liu He**, joka tunnetaan Kiinan ”taloustaarina” ja vuonna 2018 alkaneen Kiinan ja Yhdysvaltain välisen kauppasodan neuvottelijana. He jäi eläkkeelle vuonna 2023.

Xin nuoruus sai dramaattisen käänteen Kiinan kulttuurivallankumouksen myötä.

Kiina Xi Jinpingin aikakaudella –tietokirjan ovat kirjoittaneet **Ari-Joonas Pitkänen** Turun yliopiston Itä-Aasian tutkimus- ja koulutuskeskuksesta, apulaisprofessori **Matti Puranen** Maanpuolustuskorkeakoulusta, tuottaja **Mika-Matti Taskinen** uutistoimisto STT:ltä ja toimittaja **Niko Vartiainen** Uudesta Jutusta.



Maailma on vasta nyt herännyt pohtimaan, kuka on Xi Jinping ja mikä on Kiina? **Yle Areenassa** on nähtävissä kaksi jaksoa sisältävä dokumentti: **Kiina, USA ja Xi Jinping**. Dokumentista saa hyvät tiedot Kiinan historiasta ja nykyisestä johtajasta Xi Jinpingistä, joka voi olla vallassa Kiinassa aina kuolemaansa saakka.

Vaikka Mao oli armahtanut hänen isänsä kuolemalta, tuli isästä nyt hylkiö, koska hänellä oli kytköksiä puhdistettuihin ihmisiin. Isä-Xi syöstiin varapääministerin virasta ja lähetettiin työskentelemään traktoritehtaan Henanin maakuntaan Luoyangiin. Xin perhe hajosi: myös hänen äitinsä joutui eroon lapsistaan. Xin äiti, **Qi Xin**, ei kyennyt tuomitsemaan miehensä rikoksia, minä seurauksena hänet lähetettiin pois Pekingistä työleirille seitsemäksi vuodeksi.

Karkoitus maaseudulle Shaanxiin

Maon kulttuurivallankumouksessa miljoonia – tai jopa kymmeniä miljoonia – kiinalaisia kuoli nälkään, riistoon ja väkivaltaan. Kiinassa luotiin käyttämiseen ja kielimiseen kannustava kulttuuri, jota ”koneisto” toteutti. Kiinassa toteutettiin maan oma sisäinen holokausti, mutta asia ei ole ollut länsimaiden tiedossa kuten Hitlerin ja Stalinin hirmuteot.

Myös Xin isä pahoinpideltiin, ja sen myötä Xistä tuli maalitaulu. Hän otti yhteen kaduilla punakaartiosastojen kanssa ja joutui tuomitsemaan oman isänsä luokkavihollisena. Xi Jinping joutui julkisesti nöyryytyksi tilaisuudessa, jossa hänen äitinsä pakotettiin osallistumaan poikansa tuomitsemiseen. Xin siskopuoli isänsä aiemmasta avioliitosta riisti itseltään hengen punakaartilaisten vainon kohteena.

Eliittikoulustaustansa vuoksi Xi lukeutui koulutettuun ja kulttuurivallankumouksessa vainottuun väestöosaan. Hänet karkotettiin Pekingin eliittipiireistä isänsä synnyinseudulle Shaanxin maakuntaan Liangjiahen kylään. Kiinalaisesta runoudesta kiinnostunut Xi – tuolloin 15-vuotias – asui Shaanxissa luolassa kuten alueen muu paikallisväestö. Shaanxi on Kiinan köyhimpiä alueita. Luola-asunnossaan Xi luki kirjoja, jotka ovat tätä nykyä esillä hänen museoksi muutetussa asunnossa.

Xi teki Shaanxissa seitsemän vuotta raskasta ruumiillista pakkotyötä ja yritti kerran myös paeta Pekingiin takaisin, mutta yritys epäonistui. Myöhemmin Xin seitsemästä vuodesta Shaanxissa on tullut tiivis osa Xi Jinpingin henkilöbrändiä. Yhteyden korostaminen maaseudun ahkeriin, vaatimattomissa oloissa eläviin ihmisiin on kommunistijohtajalle parempi valtti kuin Pekingin eliittipiirit. ”Yan'an on elämäni alkupiste”, hän on todennut.

Vain puolueella on merkitystä ja se on tie parempaan

Ei ole täysin selvää, miksi Xi Jinping päätti lähteä seuraamaan isänsä jalanjalkia kaiken kulttuurivallankumouksessa kokemansa jälkeen. Xin sisaruksista (yhteensä neljä lasta) muut loivat uraa yrityspuolella. Talousmedia Bloomberg perkesi vuonna 2012 juurta jaksain tuolloin varapresidenttinä toimineen Xin lähimpiin varallisuutta: paljastui satojen miljoonien dollarien edestä varoja muun muassa yritysomistuksien ja kiinteistöjen muodossa, joista suuri osa kuului Xin siskolle, **Qi Qiaoqiaolle**, perheineen.

Yksi esitetty arvio, että kulttuurivallankumous arpeutti Xitä niin paljon, että hän omistautui kaaoksen ehkäisemiselle. Xi tunsi vain yhden instituution, joka voisi taata Kiinan vakauden: se oli kommunistinen puolue. Niin hän päätti, että hänestä tulisi kommunistisen puolueen jäsen keinolla millä hyvänsä. Taustansa takia Xiltä hylättiin useita kertoja puolueen nuoriso-osaston jäsenyys. Lopulta hän sai vuonna 1974 maaseutukomennuksen myötä puolueen täysjäsenyyden.

Deng ja "neljä modernisaatiota"

Mao Zedong kuoli 1976. Maon jäljiltä Kiina oli sekasorrossa. Alkoi valtakamppailu hänen seuraajastaan.

Johtajaksi nousi **Deng Xiaoping**, joka alkoi elvyttää Kiinaa. Dengin uudistuspolitiikka kiteytyi ”neljään modernisaatioon”, eli maatalouteen, teollisuuteen, puolustukseen ja tieteseen sekä teknologiaan. Kiinan talousjärjestelmästä muovautui markkinavetoinen.

Xi Jinpingin isä sai asemansa takaisin 1978 Dengin noustua valtaan ja alkoi johtaa muutosta Guandongin maakunnassa. Hän esitteli Dengille suunnitelman maakunnan keskeisten kaupunkien avaamisesta ➤➤

ulkomaankaupalle. Erityistalousalueista ensimmäinen perustettiin Hongkongin lähellä sijaitsevaan Shenzheniin, jossa oli tuolloin 30 000 asukasta. Kaupunki on kasvanut räjähdysmäisesti ja tänä päivänä siellä on jo vajaa 18 miljoonaa asukasta. Nykyisin kaupunki toimii Kiinan innovaatio, teknologia-, tekoäly-, bioteknologia ja startup-yritysten keskuksena.

Vuosikymmenet Kiinan maakunnissa

Xi Jinping oli päässyt nuorena iässä, vain 26-vuotiaana, varapääministeri Geng Biaon avustajaksi. Kolmen vuoden jälkeen hän jätti huipputyönsä ja lähti pois Pekingin mukavuudenhaluisesta elämästä. Siirto oli laskelmoitu, sillä puolueen hierarkiassa historiallisesti ylimmäksi ovat kurottaneet ne virkamiehet, jotka ovat hakeutuneet urallaan köyhille alueille haastaviin olosuhteisiin.

Ennen valtaannousuaan Xi Jinping työskenteli monta vuosikymmentä Kiinan maakunnissa. Ensimmäinen pysäkki oli Hebein maakunnassa, jossa hän alkoi hoitaa Zhengdingin piirikunnan kakkosvirkamiehen tehtävää. Matkaa Pekingiin oli muutama sata kilometriä, mutta henkinen etäisyys huomattavasti pidempi. Moni kuvitteli Xin kalastelevan vain ansiomerkkejä, mutta vuodet karaisivat Xiä sietämään Kiinan maaseudun ankaraa elämää – ja olihan hän nuorena ollut Shaanxissa ”pakkotyössä”. Xi ei aikonut luovuttaa.

Puoluejohto oli 1980-luvulla harmaantunut ja alkoi selvittää riveistään löytyviä nuoren sukupolven lupauksia. Selvitysryhmä tapasi Hebeissä nuoren Xi Jinpingin, jonka he raportoivat näyttävän tavalliselta, syövän kansan kanttiineissa ja kulkevan tarkastusmatkansa polkupyörällä. ”Nöyrä, sitkeä ja tarmokas”. Niin Xi päätyi puolueen tuhannen lupaavan johtajan listalle.

Kiinan itärannikolla Fujianissa 17 vuotta

Hebeistä Xi Jinping siirtyi komennukselle itärannikolle Fujianin maakuntaan 17 vuodeksi. Fujian oli tuolloin yksi Kiinan köyhimmistä maakunnista. Alueella oli potentiaalia: Taiwanin leveyskilla manner-Kiinan puolella sijaitseva maakunta oli tunnettu suurista satamistaan. Sijaintinsa vuoksi se oli Dengin avautumiskorkeakoulu koelaboratorio.

Xin siirtyminen Fujianiin ei ollut sattumaa, vaan hänen isänsä petasi pojalleen va-

rapormestarin paikan Xiamenin kaupungista, joka lukeutui Kiinan ensimmäisiin erityistalousalueisiin. Nykypäivän Shenzhen on vahvasti isä-Xin luomus.

Avioliitto laulajatähden kanssa

Vuonna 1987 Jinping avioitui toista kertaa, nyt laulajatähti **Peng Liyuanin** kanssa. Uusi laulajavaimo oli vuosikymmeniä parisuhteen tunnetumpi osapuoli. Pariskunnalla on **Mingze**-niminen tytär. Xi keskittyi uraansa maakunnassa ja vaimo kasvatti tytärtä Pekingissä kahdentuhannen kilometrin päässä. Tytär on saanut koulutuksen Harvardin yliopistossa Yhdysvalloissa.

Tiananmenin verilöyly 1989

Kiinan kommunistisen puolueen pääsihteerin **Hu Yaobang** kuoli 1989 ja Kiinassa alettiin vaatia vapaampaa lehdistöä, poliittisen mielipiteen ilmaisua ja korruption kitkentää. Laajat joukot kokoontuivat Pekingiin vaatimaan muutosta. Taivaallisen rauhan aukiolla, eli Tiananmenissä, oli mielenosoituksia. Ne päättyivät 4. kesäkuuta vapautusarmeijan panssarivaunujen vyörymiseen aukiolle, jotka avasivat tulen omia kansalaisia kohtaan. Arviot kuolleista liikkuvat sadoista tuhansiin.

Protestimieliä levisi ympäri Kiinaa. Xi seurasi tapahtumien kehitystä huolestuneena. Ennen Tiananmenin verilöylyä hän luennoi Fujianissa toimittajille mitä demokraattiset vapaudet voisivat tarkoittaa. Xi katsoi, että ”liiallinen” demokratia johtaisi pisteeseen, jossa ihmiset käyttäisivät vapauttaan täysin itsekkäästi, jopa toisiaan vahingoittaen. Jinpingin mieleen nousivat kulttuurivallankumouksen kauhut: ”Ilman vakautta ja yhtenäisyyttä mikä tahansa voi olla mahdollista.”

Korruption kitkentää

Fujianissa Xi aloitti ensimmäiset laajamittaiset korruptiotutkintansa paikallisen puolueen jäsenten asumisjärjestelyistä ja elintavoista. Yksi korruptiotutkinta oli lähellä päättää Xin uran: Fujianin ”oma poika” **Lai Changxing** oli luonut Yuanhua-nimisen yrityksensä ympärille salakuljetusimperiumin. Lain kerrotaan tuoneen 1990-luvulla jopa kuudennesosan Kiinan kaikesta tuontiöljystä. Xi Jinping kutsuttiin kuultavaksi Pekingiin asiasta, mutta hän vakuut-

ti kuulijansa eikä ura tyssännyt Lain ”öljyskandaaliin”.

Vuonna 2002 Xi valmistui töidensä ohella tohtoriksi ja siirtyi Fujianista vauraan Zhejiangin puoluejohtoon. Zhejiangista on toimivat maa- ja meriyhteydet Kiinan keskeisiin kaupunkeihin. Maakunnassa sijaitsee Shanghai ja Zhangzhou, joka on tullut tunneksi **Jack Ma** Alibaba-verkkojätin kotikaupunkina.

Kiina hyväksyttiin WTO:n jäseneksi 2001. Maan ripeä talouskasvu repeytyi lähes holtittomaksi. Zhejiang oli Xille osoitus siitä, mikä uhkasi koko maata ja puoluetta: kaupankäynti ja raha olivat nousemassa suurimman palvonnan kohteeksi yhteiskunnassa. Kiinassa rehotti korruptio ja maahan nousi kiinalaisia oligarkkeja.

Paluu Pekingiin

Vuonna 2007 Pekingin puoluekokouksessa toiselle kaudelle pääsihteerinä jatkoi **Hu Jintao**. Politbyroon viides jäsen oli Xi Jinping. Hän oli joukon ensimmäinen, joka oli ikänsä puolesta sovelias tulemaan valituksi seuraavassakin puoluekokouksessa. Xi oli Zhenjiangissa toimiessaan pitänyt esillä Hun lanseeraamaa tieteellisen kehityksen konseptia. Xi oli varma ja vakaa johtaja, mutta hänen kykynsä ja saavutuksensa eivät olleet muista kandidaateista erityisen poikkeavia. Xi oli kuitenkin ulkoisesti nöyrä.

Xi asetti koko työuransa ajan puolueen kehittämisen ja sitä palvelevat ihmiset etusijalle. Hän tiesi voivansa nousta vallan ytimeen maakuntia kiertämällä.

Kenties juuri pään pitäminen alhaalla nosti Xin paikalle, josta avautui tie korkeimmalle huipulle asti.

Vuonna 2007 Xi Jinping nostettiin puolueen politbyroon pysyvään komiteaan. Hän oli tuolloin 54-vuotias ja vahva kandidaatti Kiinan seuraavaksi johtajaksi. Tuolloin Kiinaa johtava Hu Jintao oli osoittautunut heikoksi johtajaksi.

Valtaannousu vuonna 2012

Vuoden 2012 Pekingin puoluekokous valitsi Xi Jinpingin puolueen pääsihteeriksi ja keskusotilaskomission puhemieheksi. Puoluekokous nosti valtaan myös Xin lapsuuden toveri **Yu Zhengshengin**, jolle säilytettiin etnistien vähemmistöjen hallinta. Kulttuurivallankumouksen ajoilta Xin tuntevasta



Wang Qishanista leivottiin puolueen pelätyn kurinpitokomission johtaja. Valta keskittyi.

Vuosi ennen valtaannousuaan Xi matkasi delegaatioineen Singaporeen, josta he etsivät ratkaisuja Kiinan tulevaisuuden suunnalle. Kiinan talouskasvu oli hidastumaan päin, joten Kiina yrittäisi omaksua Singaporen mallin, joka oli sekoitus autoritaarisia ja demokraattisia elementtejä.

Valtaan noustuaan Xi alkoi esitellä uutta ohjelmaansa ja keskeisiä tavoitteitaan, erityoten ”kiinalaista unelmaa”. Kiina palaisi muinaisten dynastioiden kaltaiseen loistoon. Toinen Xin lanseeraama sisä- ja ulkopolitiikan retoriikan käsite oli ”Kiinan kansan suuri virkoaminen”.

Kiina on sivilisaatio, eli tuhansia vuosia vanha kulttuuri, imperiumi ja dynastia. Länsimaiden on ymmärrettävä mikä on sivilisaatio tai olemme kiinalaisten kanssa tulevaisuudessa heikoilla, toi esiin Ykkösaamussa huhtikuussa 2025 tietokirjailija ja tutkija **Tepo Turkki**, joka on asunut pitkään Aasiassa ja tuntee hyvin Kiinan.

Talous ensin

Kevääseen 2013 mennessä Xi Jinping oli nappanut käsiinsä pääsihteerin, presidentin ja asevoimien ylipäällikön tehtävät. Yleensä ylipäällikkyyys oli suotu vasta kuukausia poliittisten titteliiden myöntämisen jälkeen. Kiinan presidentiksi hänet valittiin 14. maaliskuuta 2013.

Marraskuussa Xi perusti johtoryhmän ”talousuudistusten kokonaisvaltaiselle syventämiselle”, jonka johtoon hän nimitti itsensä. Kiinan talouden uudistamisessa julkisella omistajuudella ja valtionyhtiöillä on oltava vahva rooli. Kansakunnan on kuljetava kohti ”kohtuullista vaurautta”, valtiollinen etu huomioiden.

Kokonaisvaltainen kurinpalautus

Korruption kitkentää tehostettiin. Vuonna 2014 Xi Jinping totesi: ”Keskeinen ongelma on se, että joiltakin ihmisiltä puuttuvat arvot, heillä ei ole käsitystä hyvästä eikä pahasta eikä heidän käytökselleen ole perustaa.”

2011 Lähi-idän ”arabikeväästä” innostuneet aktivistit yrittivät herättää protestimi-

elialaa useissa Kiinan suurkaupungeissa. Kiinan etniset vähemmistöt kapinoivat. Xin luotsaamassa ajattelussa Kiinan ongelmat juontuivat puolueen valta-aseman heikentymisestä ja sen otteen kirpoamisesta. Hän varoitti puoluetta Neuvostoliiton romahduksen esimerkillä. Hänen mielestään Neuvostoliiton kommunistinen puolue ei ollut ottanut asevoimia komentoonsa eikä puuttunut korruptioon. **Mihail Gorbatsov** avasi ovet läntisille vaikutuksille.

Hallinnon päällimmäinen kysymys oli kansallisen turvallisuuden ja yhteiskunnan vakaus. Xin mielestä talous, kansainvälinen ympäristö ja ideologinen turvallisuus ovat tiukasti linkitettyinä toisiinsa, ja uhkat voivat säteillä ulottuvuudesta toiseen. Kiinan on luotava vahva turvallisuusjärjestelmä, joka kykenee reagoimaan eri suunnista tuleviin yllätyksiin.

Kiinan valtava sisäisen turvallisuuden ja valvonnan koneisto paisui ja nieli vuonna 2011 jo enemmän rahaa kuin Kansan vapautusarmeija. Xi alkoi puhdistaa hallintoa ja poliittisia vastustajia. Mao Zedongin ➤➤

kaudella nähty ”kärpästen ja tiikerien” jahti paikallistason virkamiehistä vallan huipulle käynnistyi uudelleen. Korruption nähtiin turmelevan kansaa ja kansakunnan. Ulko- mailla toteutettiin Operaatio Kettujahti vuodesta 2014 lähtien.

Henkilökultti

Xi Jinpingin ympärille alettiin luoda heti vuonna 2012 henkilökulttia, jossa johtajasta muodostuu kansanmies. Samalla hän on sivistynyt. Älyllään ja visionäärisellä ajattelullaan Xi Jinping johtaa Kiinaa kohti kirkas- ta sosialistista tulevaisuutta.

Nationalistisen ajattelun rinnalla Xin re- toriikkaan ilmestyi Kiinan perinteisen ajat- telun piirteitä: Kiinan tulee omaksua kung- futselaisuuden parhaat opit ja jättää muut arvoonsa. Kungfutselaisuus korostaa sosi- aalisia hierarkioita ja vanhempien – sekä varsinkin valtion johdon – kunnioittamista.

Älymystö ja kansalaisjärjestöt kontrolliin

Yliopistoista ja tutkimuslaitoksista on kit- ketty vääriä vaikutteita, kuten länsimaisia oppikirjoja. Liian avarakatseisia professoreita on poistettu tehtävistään. Vuodesta 2016 lähtien yliopistoon palkattavilta on edelly- tetty selvitys hakijan poliittisesta korrekti- udesta.

Autoritaarisessa yhteiskunnassa kolmannen sektorin, eli järjestöjen ja kansalaisyhteiskunnan, toiminta on rajallista. Länsimaisen NGO-termin (non-govern- mental-organization) sijaan Kiinassa käy- tetään järjestöistä nimitystä GONGO (government-owned non-governmental organization).

Käytännössä Kiinassa järjestötoiminnan harjoittaminen on mahdotonta tai kiellettyä.

Maailman suurin valvontakoneisto

Vallan keskittymisen myötä Xin puhdistuk- set ovat menneet yhä syvemmälle kiinalai- seen valtioon. Aluksi hän ”puhdisti” vain vastustajiaan, nyt myös tukijoitaan, noste- taan esiin Yle Areenassa nähtävillä olevassa dokumentissa *Kiina, USA ja Xi Jinping*. Val- lassaolon myötä Xin otteet kiinalaisesta yh- teiskunnasta ja ulkomaailmasta ovat ko- ventuneet ja tätä kaikkea hän hallitsee kontrollilla.

Vuonna 2013 Xi ohjeisti, että median on tuotettava positiivista uutisointia puolueen

tueksi. Vuonna 2014 perustettiin kyberasioi- den keskuskomitea, jonka johtajaksi hän asettui. Verkkovalvonnan keskeiseksi työka- luksi muodostui länsimaisten palveluiden käytön estäminen. Youtube, Facebook ja Twitter oli estetty jo vuonna 2009 mm. Ti- betin levottomuuksia koskevan materiaalin takia. Vuonna 2014 estettiin Instagram ja Whatsapp. Niiden paikan ottivat kiinalaiset vastineet.

Kiinassa on sanottu olevan 600 miljoonaa valvontakameraa – mikä on vain arvio. Kameroita on kuitenkin yksi asukasta kohden ja ne jäljittävät maassa kaikki ihmisten liikkeet: joka kadunkulmassa on kasvojen- tunnistus ja digitunnistusta. Kamerat kuvaavat jokaisen auton: tiellä kulkevista au- toista otetaan minuutin välein kuva.

Sosiaalinen luottoluokitus on kommu- nistisen puolueen unelma ihmisistä: aivan kaikki, mitä ihmiset tekevät, päätyy digitaaliseen tietokonejärjestelmään. Tekoälyllä ja muilla työvälineillä tiedetään tarkalleen ihmisen olinpaikka. Kiinan valvontakoneis- toon verrattuna **Georg Orwell** on kuin kivi- kaudelta.

Katse maailmalle: tase töihin

Valtionyhtiöt olivat pitkään tunnustettu Kiinassa keskeiseksi uudistuskohteeksi. Vuonna 2012 niitä arvioitiin olevan Kiinassa noin 150 000 ja Xin uudistusohjelma patisti niitä uudistumaan markkinakelpoi- semmiksi.

Xi Jinpingin aikakaudella Kiina laittoi taseen töihin. Kiina olisi oltava vahva myös maailmalla. Samalla Kiina pystyi purkamaan valtionyhtiöidensä tuottamaa ylikapasiteet- tia ulkomaille. Operaation ympärille muo- dostettiin hanke, jonka Xi esitteli syksyllä 2013 Kazakstanin pääkaupungissa Astanas- sa nimellä ”silkkitien talousvyöhyke”; kyseessä olisi talouden kulkureitti Euraasian mantereen läpi Tyyntämereltä Atlantil- le. Pian se sai jatkeekseen myös ”merellisen silkkitien” ja arktisen sekä digitaalisen silk- kitien. Hanke nimettiin kansainvälisesti ”One belt, one road”.

Satamia kiinalaisomistukseen

2010-luvun aikana Kiina hankki omistus- osuuksia tai vuokrasopimuksia lukuisista satamista ympäri maailmaa. Euroopassa Kreikassa Piraeuksen sataman Ateenasta.

Kiinan valtionyhtiö Cosco hankki siihen sa- tamaoperaattorin tunnukset 2008 ja myö- hemmin osti sataman enemmistöosuuden. Coscon tarinaa Kreikassa on pidetty lopulta onnistuneena, sillä sen alaisuudessa hei- kosti kannattavasta satamasta on kuoriutu- nut Euroopan neljänneksi vilkkain.

Pitkiä vuokrasopimuksia Kiina on puo- lestaan sopinut satamiin Pakistanissa, Ma- lesiassa, Sri Lankalla, Myanmarissa ja Aus- traliassa. Euroopassa kiinalaiset ovat hankkineet osuuksia satamista muun muas- sa Marseillessa, Bilbaossa, Antwerpenissa ja Rotterdamissa.

Vuoteen 2017 mennessä Vyö ja tie -hanke oli saanut globaalin ulottuvuuden ja Kiinan kanssa oli Kiinan median mukaan solminut sopimuksia jo 125 valtiota. Kauppapolitiikan lisäksi hanke on ollut Kiinan diplomaattinen verkosto.

Yksinomaan Kazakstaniin on tehty 35 miljardin dollarin edestä rakennushankkei- ta, mukaan lukien Khorgosin kuivasatama, mistä kontit jatkavat venäläisen raidelevey- den mukaisia kiskoja pitkin jopa Suomeen saakka. (ennen Ukrainan sotaa). Kiina on vienyt rautatiehankkeita myös Laosiin, Ma- lesiaan, Thaimaahan ja Nigeriaan. Hank- keen avulla rakennettiin rautatieyhteys Etio- pian pääkaupunki Addis Abeban ja Djiboutin välille. Djiboutissa Kiina on kehittänyt myös omaa merivoimien tukikohtaan- sa, myös maan satamia. Keniassa rakennet- tiin rautatie Nairobiasta Mombasaan.

Kiina on toistuvasti korostanut, että Vyö ja tie ei ole poliittinen hanke, vaan kyse on yhteistyöstä, joka tuottaa molemmipuolis- ta hyötyä eri maille. Yhdysvaltain presidentti Donald Trumpin noustua valtaan ensimmäistä kertaa 2017 Yhdysvaltain kauppapolitiikka al- koi horjua, mikä hyödytti Kiinaa. Kun Kiinan valtionyhtiössä ei ole onnistuttu työpaikko- jen ja talouskasvun turvaamisessa, on Vyö ja tie -hanke ratkaisu lähettää työvoimaa ja tuotantoa ulkomaille. Länsimaissa hanke on nähty ylituotannon dummppauksena alle län- simaisten markkinahintojen.

Ympäristö ja teknologia

Saasteet ovat olleet suuri ongelma Kiinassa. Vuonna 2013 Jinpingin valtaannousun jäl- keen Peking täyttyi sankasta savusumusta (”Pekingin ilma-apokalypsi”. Vuonna 2014 kansankongressi julisti ”sodan saasteita



vastaan”. Xin ensimmäisellä kaudella potkaistiin käyntiin kokonaisvaltainen ympäristönparantaminen. Xi Jinpingin valtaannousun myötä Kiina on tehnyt huimia parannuksia saasteiden vähentämisessä ja on ympäristötekniikan kehittämisessä maailman johtovaltioita.

Kiinalaiset teknologiayritykset olivat ennen 2010-lukua lähinnä elektroniikan sopimusvalmistajia ja kokoonpanijoita, nyt maailman suurimpia alan yrityksiä. Kiina on pyrkinyt – ja onnistuukin todennäköisesti olemaan – entistä riippumattomampi muusta maailmasta esimerkiksi korkean teknologian saralla. Keskeisenä osana on vähentää riippuvuutta ulkomaankaupasta varsinkin länsinaapureiden kanssa ja vastaavasti lisätä kotimaista kysyntää.

Hongkong, Macao ja Taiwan

Iso-Britannia suostui luovuttamaan Hongkongin takaisin Kiinalle vuonna 1997 niin kutsutun ”yksi maa, kaksi järjestelmää” -mallin puitteissa. Kaksi vuotta myöhemmin myös Hongkongin vieressä Portugalin siirtokuntana 1500-luvulta toiminut Macao palautettiin Kiinalle samalla kaavalla.

Kiinassa oltiin varovaisen toiveikkaita sen suhteen, että vastaavat askelmerkit toteutuisivat Taiwanin kohdalla. Demokratisoituminen ja itsenäisyysmielisyys ovat ol-

leet Taiwanin tärkein yhteiskunnallinen kehityskulku viimeisten kolmen vuosikymmenen aikana, ja tämä on mutkistanut mahdollisuuksia Kiinan ja Taiwanin yhdistymiseen. Kiinan kommunistinen puolue väittää Taiwanin olleen puolestaan erottamaton osa Kiinaa muinaisista ajoista alkaen.

Yhdysvallat puolustaisi Taiwania Kiinan hyökätessä. Saarelle maihinnousu on monimutkaista ja vaarallista myös siitä syystä, että 160 kilometriä leveän ja myrskyisän Taiwaninsalmen ylitys ei käy maihinnousuineen tuosta vaan. Taiwanilla on myös omat, hyvät ja kehittyneet asevoimat.

Sotavoimat ja alueelliset jännitteet

Kiinan ensimmäinen sotilastukikohta aloitti toimintansa Afrikan sarvessa Djiboutissa 2017. Vaikka Kiina pysyi väitteessään, että kyseessä on logistinen tukikohta, oli tukikohta vahvasti linnoitettu. 2021 Yhdysvallat arvelivat Kiinan suunnittelevan seuraavia sotilastukikohtiaan Kambodzaan, Arabiemiiratteihin tai useampaan Afrikan valtioon. Kiina alkoi selvästi valmistautua globaaliin toimintaan.

Vuonna 1998 macaolainen yritys osti Ukrainasta rapistuvan neuvostoalueksen, josta oli tarkoitus tehdä ”kelluva kasino”. Alus ei kuitenkaan saapunut Macaoon vaan se molskahti ulos Dalianin telakalta sotilas-

käyttöön kunnostettuna vuonna 2012. Aluksesta tuli ensimmäinen lentotukialus Liaoning, josta saadun sotataidon avulla Kiina alkoi rakentaa itse seuraavia lentotukialuksiaan. Kiinan toinen lentotukialus, Shandong, laskettiin vesille 2017 ja kolmas vuonna 2022. Neljännen on arvioitu olevan ydinkäyttöinen.

Näiden lisäksi tiedustelulähteet epäilevät, että Kiina rakentaa parhaillaan uusia lentotukialuksia Kiinan aavikolla.

Xi Jinpingin kaudella käyttöön otettiin myös uusia raskaan sarjan huoltoaluksia, joiden tukemina Kiinan lentotukialusryhmät voisivat teoriassa laajentaa toimintaansa kaikille maailman merille. Kiinan merijalkaväen määrä oli Xin toisella kaudella kohonnut 35 000 sotilaaseen. Huomionarvoista kuitenkin on, että Kiinan alueelliset kysymykset, Taiwan ja Etelä-Kiinan meren kiistat, sitovat yhä valtaosan Kiinan sotilaallisesta voimasta lähialueelle.

Kiinan Etelä-Kiinan merelle pystyttämät tekosaaret ovat valmistuneet. Piskuiset vedenalaiset riutat – joita pystytettiin ympäristönsuojelun nimellä – ovat muuttuneet valtaviksi tukikohdiksi, joilla on monikerroksisia rakennuksia ja tutka-asemia.

Xin tavoitteena on, että Kiina ”maailman ykkösluokan asevoima” vuosisadan puoliväliin mennessä. ➤➤



Kiinalainen lohikäärme

Tuuli- ja aurinkoenergiakapasiteetti maailman suurin. Kiinassa on tällä hetkellä rakenteilla yli 339 gigawatin suuren mittakaavan tuuli- ja aurinkovoimaa. Se on enemmän kuin mitä muissa maissa yhteensä on rakenteilla, Yle uutisoi 11.7.2024.

Maailman suurin vesivoimala. Kiina aikoo rakentaa maailman suurimman vesivoimalan Tiibetiin Yarlung Tsangpo -joelle. Vesivoimala tuottaa kolme kertaa enemmän sähköä kuin tämän hetken isoin vesivoimala, Jangtse-joella sijaitseva Kolmen rotkon pato, joka tuottaa vuodessa noin 84 terawattituntia sähköä. Tiibetin voimala tuottaisi siis noin 250 terawattituntia sähköä vuodessa. Vertailun vuoksi esimerkiksi Suomen Olkiluoto 3 -ydinvoimala tuottaa noin 12 terawattituntia sähköä vuodessa, Yle uutisoi 27.12.2024.

Datakeskus merenpohjaan. Kiina rakentaa ensimmäisenä maana isoa kaupallista datakeskusta merenpohjaan. Etelä-Kiinan Hainanin saaren edustalle 35 metrin syvyyteen on asennettu ensimmäinen 1 300 tonnia

painava datakeskusmoduuli. Tavoitteena on, että vuoteen 2025 mennessä keskus koostuu sadasta moduulista, joilla on laskentatehoa yhteensä kuuden miljoonan tietokoneen verran, *Apu-lehti* kertoo 9.1.2024.

Merenalainen avaruusasema. Kiina aikoo rakentaa merenalaisen "avaruusaseman" 2 000 m syvyyteen – Majoittaa jopa 6 tutkijaa. Aseman on tarkoitus valmistua Etelä-Kiinan merelle vuonna 2030, *Tekniikka & Talous* kertoi 17.2.2025.

Valvontajärjestelmä Kuuhun. Kiina on julkistanut suunnitelmansa rakentaa 600 miljoonan kameran maanpäällistä järjestelmää vastaava valvontaverkko Kuuhun. Skynet-nimellä toimiva järjestelmä suojelee Kiinaa ja tarkkailee siellä vierailevia ulkomaalaisia, *Tekniikka & Talous* uutisoi 5.3.2024.

Ydinvoimaa hurjalla vauhdilla. Maailman ydinenergiajärjestön tilastojen mukaan maailmassa on nyt rakenteilla 61 ydinreaktoria, joista Kiinaan nousee 27. Maailmassa on toiminnassa lähes 440 ydinreaktoria. Eniten niitä on Yhdysvalloissa, 94 kappaletta. Kiinassa on käynnissä 55 reaktoria, mut-

ta uusien rakentamisessa ja suunnittelemisessa Kiina on ylivoimainen ykkönen. Yhdysvalloissa ei parhaillaan ole rakenteilla yhtään reaktoria, Suomen Kuvalehti kertoi 8.4.2024.

Neljäs jäänmurtaja, nimeltään *Ji Di*, on rakenteilla Guangzhoun telakalla. Kiinalaisista telakoista CSSC:n Guangzhoun telakka Etelä-Kiinassa on erikoistunut rakentamaan korkean jääluokan rahtialuksia ja jäänmurtajia, *Navigator Magazine* uutisoi 4.1.2024.

Erikoislaivat. Kiina on alkanut yllättäen rakentaa erikoislaivoja, jotka soveltuvat asiantuntijan mukaan täydellisesti maihinnousuun Taiwaniin. Asiasta kertoo merisodankäynnin asiantuntija **H.I. Sutton** *Naval Newsin* artikkelissa 10.1.2025.

Yli 100 m pitkät rampit: "Invaasioproomuihin" on rakenteilla Kantonissa yli 100 metriä pitkiä rampeja, joiden sanotaan mahdollistavan esimerkiksi panssaroitujen sotilasarjoneuvojen siirtämisen nopeasti rannalle. Kalustoa verrattu Normandian maihinnousuun, *The War Zone* -julkaisu kertoo 13.1.2025.

Lentokenttä keinotekoiselle saarelle. Saari on kooltaan 20 km². Kiina on ilmoittanut kunnianhimoisesta infrahankkeesta, Dalian kaupungin edustalle rakennetaan manner-Kiinan ensimmäinen keinotekoiselle saarelle tuleva lentokenttä. Sen arvioitu matkustajamäärä tulee olemaan 80 miljoonaa vuodessa, Tekniikka & Talous kertoo 18.12.2024.

Tuomiopäivän bunkkeri, eli valtava sotilastukikohta, on rakenteilla lähelle Pekingiä, Financial Times uutisoi alkuvuodesta 2025. Yhdysvaltain tiedustelun mukaan tukikohdasta on tulossa ainakin kymmenen kertaa Pentagonin kokoinen ja on valmistuessaan maailman suurin.

Salainen sotilastukikohta on tekeillä Tadžikistaniin, brittiläinen *The Telegraph* kertoi 10.7.2024.

Uusien satelliittikuvien mukaan tukikohta rakentuu yli 3000 metriseen vuoristoon vanhan neuvostotukikohdan jatkeeksi. The Telegraphin mukaan tukikohtaa rakennetaan vastauksena Talibanien hallitsemien Afganistanin luomalle turvallisuusuhalle.

Vetypommi. Kiina väittää räjäyttäneensä uudenlaisen 2 kg:n vetypommin. Yli 1 000 °C tulipallo kesti 15 kertaa pidempään kuin TNT-pommi ja laukaisi tuhoisan kemiallisen ketjureaktion. Kiinalaisen tutkimusryhmän mukaan uudenlainen vetypommi ei käytä lainkaan ydinainetta, Tekniikka & Talous uutisoi 23.4.2025.

Kiinalaiset satamat maailmalla

Kiinan omistamia satamia maailmalla voit tutkia suoraan netistä työkalulla: **Tracking China's Control of Overseas Ports**, joka

löytyy osoitteesta: <https://www.cfr.org/tracker/china-overseas-ports>

Yhdysvaltain ulkoministeriön alaisuudessa ylläpidetty työkalu näyttää mihin satamiin Kiinalla on vaikutusta omistustensa kautta. Kartasta näkyy myös sataman omistus, kiinalaisen pääoman määrä ja arvio siitä, voiko Kiina käyttää kyseistä satamaa sotilaalliseen käyttöönsä.

Kiinalla on tällä hetkellä **129 satamaa maailmalla** kaikkialle paitsi Antarktiksella. Kiinalla on **enemmistöomistus 17 satamassa**. **14 satamaa** on mahdollista käyttää sotilaallisiin tarkoituksiin, Yhdysvallat arvioi.

Peru, Chancay. Kiina rakentaa syväsataman Peruun Chancayhin, josta muodostuu meriyhteys Shanghaiin ja Etelä-Amerikan muihin satamiin. Satamasta enemmistön omistaa nyt Kiina, eli valtionyhtiö Cosco. Xi Jinping vieraili Perussa 15.11.2024, kun uudesta satamasta uutisoitiin (mm. Youtube).

Rautatiet

Algeria ja Marokko. Kiina on saanut vahvan jalansijan suoraan Välimeren taakse Pohjois-Afrikkaan. Kiinan rakentama valtatie ulottuu Atlantilta Marokosta yli Pohjois-Afrikan Algerian ja Tunisian rajalle, eli Välimereen.

Rautatie Saharaan. Kiina rakentaa 575 kilometriä rautatietä Saharan aavikolle. Radan varrelle rakennetaan peräti 40 asemaa. Rautatie kulkee Algerian Gara Djebiletin rautamalmikaivokselta Dumiatin teollisuusalueelle lähellä Marokon rajaa, Kauppalehti uutisoi 9.4.2024.

Gara Djebiletia pidetään yhtenä maailman suurimmista rautamalmiesiintymistä. Kaivoksen varannot arvioidaan noin kol-

meksi miljardiksi tonniksi. Kaivos avattiin heinäkuussa 2022 ja sen vuotuisen tuotantokapasiteetin odotetaan olevan noin 2–3 miljoonaa tonnia vuoteen 2025 mennessä. Kun rata valmistuu, kaivoksen tuotantokapasiteetin odotetaan kasvavan peräti 50 miljoonaan tonniin vuodessa vuoteen 2040 mennessä.

Vuoristovaltatie Marokosta Algerian rajalle. Kiina sai valmiiksi rakennusteknisesti vaativan valtatie Marokosta Algeriaan vuoden 2023 lopussa. Vuoristossa kulkevalla valtatiellä on mittaa kaikkineen 1 216 kilometriä, eli lähes Suomen mitta. Tien rakentaminen kesti 17 vuotta.

Djibouti-Etiopia. Aivan Suezin kanavan eteläpäässä sijaitsevan Djiboutista kulkee 756 kilometriä pitkä rautatie Etiopian Addis Abebaan, jonka on rakentanut Kiina.

Kenia. Keniassa kulkee 480 kilometriä pitkä rautatie suoraan Tyynenmeren rannikolta Mombasasta sisämaahan pääkaupunki Nairobiin, jonka rakensi Kiina.

Nigeria. Kiina on rakentanut Keniaan suoraan Atlantin rannalla sijaitsevasta Lagosista rautatietä pala kerrallaan kohti Nigerian sisämaita. Lagos-Ibadan 157 kilometriä pitkä rautatie otettiin käyttöön vuonna 2021. Seuraavaksi Kiina aikoo rakentaa 203 kilometriä pitkän rautatien Nigeriaan Kanosta Kadunaan, Reuters uutisoi 8.1.2025.

Etelä-Amerikka: Kiina on saanut omistukseensa Etelä-Amerikasta useita satamia ja rakentanut myös sinne teitä ja muuta infraa. Etelä-Amerikka on Afrikan ohella vahvasti Kiinan intressissä, koska Tyynenmeren yli on suora meriyhteys Etelä-Amerikasta Kiinaan. ↓

Gazan sodan alettua liikenne Suezin kanavalla on romahtanut. Afrikan eteläkärjen kiertäminen lisää konttilaivojen matka-aikaa keskimäärin kymmenellä päivällä. Hitaammilla aluksilla matka-aika kasvaa enemmän. Alusten nopeuden lisääminen kasvattaa puolestaan polttoainekulutusta.

SUEZ – kanava keskellä kriisiä

Gazan sodan takia suurin osa Aasian ja Euroopan välisestä rahdista kiertää Afrikan eteläkärjen, vaikka Suezin kanava lyhentäisi matkaa tuntuvasti. Kanavalla on ollut ongelmia aiemminkin. Esimerkiksi vuosina 1967–1975 se oli suljettuna Israelin ja arabimaiden sotien takia.

TEKSTI ARTO JOKELA KUVAT ARTO JOKELA, GETTY IMAGES JA SEIDI GUZEJEV





Suezin kanava

Gazan sodan vaikutuksia liikenteeseen

- Vuonna 2024: Liikenne Suezin kanavassa väheni merkittävästi. Esimerkiksi helmikuussa 2024 kanavan kautta kulki vain 26 konttialusta viikossa, mikä oli 76,1 % vähemmän kuin vuotta aiemmin. Tämä lasku heijastaa alueen turvallisuustilanteen vaikutuksia.
- Vuonna 2025: Liikenne on edelleen vähentynyt, ja kanavan kautta kulki keväällä vain 32 alusta päivässä, kun ennen kriisiä määrä oli keskimäärin 75 alusta päivässä.
- Normaalioloissa Suezin kanavan kautta kulkee noin 12 prosenttia maailmanlaajuisesta meritse tapahtuvasta kaupasta.

Lähde: Copilot ja Wikipedia

Suezin kanava yhdistää Välimeren ja Punaisenmeren ja mahdollistaa vesiliikenteen Euroopasta Aasiaan ilman Afrikan ympäripurjehdusta. Kanava sijaitsee Egyptissä Siinain niemimaan länsipuolella. Kanavan rakentaminen aloitettiin 165 vuotta sitten, 25. huhtikuuta 1859. Ensimmäinen alus kanavassa kulki 17.2.1869 kanavan avajaisten yhteydessä. Suezin kanava on avokanava, eikä siinä ole sulkuportteja.

Kanavan alkuperäinen pituus oli 162,2 kilometriä. Myöhemmin rakennetut pohjoiset ja eteläiset lähestymiskanavat kasvattivat sen kokonaispituuden 193,3 kilometriin. Vuonna 2015 valmistui uudistus, joka mahdollisti liikennöimisen molempiin suuntiin samanaikaisesti.

Kolera tappoi rakentajia

Kanavan rakentamistöissä työskenteli 1,5 miljoonaa egyptiläistä. Heistä noin 8 prosenttia eli 125 000 kuoli töiden aikana. Yleisin kuolinsyy oli kolera. Kanavan suunnitteli itävaltalainen insinööri **Alois Negrelli** ja rakennustöitä johti ranskalainen **Ferdinand de Lesseps**.

Kanavan omisti ja sen toiminnasta vastasi aluksi kanavayhtiö *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*. Se sai omistusoikeuden kanavaan 99 vuodeksi. Vuonna 1875 Egyptin hallitus myi osuutensa kanavasta Iso-Britannialle. Britit siirtyivät suojelemaan kanavaa vuonna 1882, ja vuonna 1888 Suezin kanava julistettiin Britannian protektoraatiksi ja brittien armeijan joukkoja lähetettiin vartioimaan sitä.

Vuonna 1956 Egypti kansallisti kanavan. Sitä seurasi Suezin kriisi, jossa aiemmin kanavaa hallinneet Iso-Britannia ja Ranska hyökkäsivät Egyptiin tarkoituksenaan ottaa kanava hallintaansa. Lisäksi Israel hyökkäsi Siinain niemimaalle ja miehitti sen. Sodan seurauksena kanava oli suljettu kuukausia. YK:n päätöksen seurauksena kanavasta tuli heinäkuussa 1958 Egyptin ja Syyrian muodostaman Yhdistyneen arabitasavallan omaisuutta. Lyhyeksi jäänyt valtioliitto kesti vuodet 1958–1961. Sen jälkeen kanava jäi Egyptin omistukseen. Vuonna 1962 Egypti maksoi korvauksia kanavayhtiön entisille omistajille.

Vuonna 1967 kuuden päivän sota ja sitä seuranneet tapahtumat, mm. Suezin kanavasota ja Jom kippur-sota, sulkiivat kanavan



Apulaisprofessori Tomi Solakiven mukaan hidastuneet kuljetukset ja kasvaneet kuljetuskustannukset ovat heikentäneet suomalaissyriä yritysten kilpailukykyä muun muassa USA:n markkinoilla.

vuosiksi 1967–1975. Seuraava suurempi vastoinikäminen tapahtui vasta maaliskuussa 2021, jolloin rahtialus Ever Given juuttui kanavaan poikittain ja kanava oli suljettuna lähes viikon. Ever Givenin arvioitiin pidättäneen sulun aikana 9,6 miljardin dollarin edestä kauppatavaraa päivässä. Se vastasi noin 400 miljoonan dollarin eli 3,3, miljoonan tonnin edestä rahtia tunnissa.

Sota laskenut liikenteen alle puolen

Suezin kanava on yksi maailman tärkeimmistä vesireiteistä. Merenkulun logistiikan asiantuntija, apulaisprofessori **Tomi Solakivi** Turun kauppakorkeakoulusta arvioi, että normaalioloissa kanavan kautta kulkee noin 25 prosenttia maailman konttiliikenteestä ja reilut 10 prosenttia bulkki liikenteestä.

Lokakuussa 2023 käynnistynyt Gazan sota vähensi huomattavasti liikennöintiä kanavassa. Sodan syttyttyä suuret varustamot ja konttiyhtiöt ohjasivat liikennettä Afrikan eteläpuolitse tai lopettivat liikennöinnin Punaisenmeren ja Suezin kautta kokonaan. Syynä tähän olivat Jemenin huthikapinallisten Punaisellaamerellä tekemät iskut laivoihin. Iskut aloitettiin marraskuussa 2023 ja niillä pyritään kapinallisten mukaan painostamaan Israel aselepoon.

Tomi Solakivi arvioi, että liikenne on kanavassa laskenut sodan seurauksena ainakin 60 prosenttia.

Huthit ovat tehneet aluksi yli sata iskua. Niiden seurauksena kaksi alusta on onponnut, useat vahingoittuneet ja ainakin neljä henkilöä menehtynyt. Lisäksi kolme alusta on kaapattu. Solakivi toteaa, että iskujen ➤

Suezin kanava
on yksi maailman
tärkeimmistä
vesireiteistä.



kohteiksi on joutunut pääasiassa Israeliin kytköksissä olevia, sekä alueella huthien vastaisiin sotatoimiin osallistuneiden USA:n ja Iso-Britannian aluksia. Sen sijaan kiinalaiset ja venäläiset alukset ovat saaneet kulkea vapaasti Punaisella merellä. Tähän vaikuttaa ainakin se, että Jemenin huthit ovat osa Iranin tukemaa Yhdysvaltoja ja Israelia vastustavaa ns. *Vastarinnan akselia*. Tosin vastoin Kiinala antamaansa lupausta kapinalliset iskevät marraskuussa 2024 kiinalaisten operoimaan ja omistamaan öljytankkeriin.

USA on sotilaallisesti vahvasti läsnä Punaisella merellä. Se johtaa yli 20 maan liittoutumaa, Operaatio **Prosperity Guardiaa**, jonka tarkoitus on vastata huthien hyökkäyksiin ja turvata laivaliikennettä. Toiseen, suppeampaan liittoumaan, **Poseidon Archeriin**, kuuluu Yhdysvaltojen lisäksi mm. Iso-Britannia, Bahrain, Australia ja Tanska. Sen tavoitteena on heikentää huthien sotilaallista voimaa hyökätä alusten kimppuun.

Liittouman iskuissa Jemeniin on kuollut yli 100 ja loukkaantunut yli 300 ihmistä.

Solakiven mukaan myös EU on läsnä alueella. Sen tarkoitus ei ole kuitenkaan osallistua sotatoimiin, vaan turvata merenkulun vapautta.

Matka-aika kasvaa useita päiviä

Solakiven mukaan Afrikan eteläkärjessä sijaitsevan Hyväntoivonniemen kiertäminen lisää konttilaivojen Euroopan ja Aasian välistä matka-aikaa keskimäärin noin kymmenellä päivällä. Hitaammilla aluksilla matka-aika kasvaa enemmän. Kasvavat logistiikkakustannukset nostavat tuotteiden loppuhintoja. Polttoaine- ja miehistökulujen lisäksi hintoja nostavat muun muassa konttien ja alusten lisääntynyt kysyntä. Esimerkiksi konttirahdeissa seuraa piikki aina huthien iskujen jälkeen.

Myös toimitusketjut ovat monimutkaistuneet ja toimitusajat kasvaneet, mikä sekin heijastuu tuotteiden loppuhinnoissa. Egyptille kanavan liikenteen hiljeneminen on tiennyt tuntuvia taloudellisia menetyksiä, joiden tuntuu lisää 2015 valmistuneen kanavan uudistuksen kustannukset ja siihen liittyneet odotukset. Ilmastokriisiin ei alusten lisääntyneellä polttoaineenkulutuksella Solakiven mukaan ole varsinaista merkitystä. Kansainväliseen merenkulkujärjestön IMO:n mukaan meriliikenteen osuus kasvihuonepäästöistä on 2,5–3 prosenttia. Afri-

kan kiertäminen lisää polttoaineen kulutusta karkeasti arvioiden 40 prosenttia.

– Afrikan kiertämisen aiheuttama polttoaineenkulutuksen lisäys on kuitenkin niin pieni, ettei sillä ole käytännössä mitään vaikutusta ilmastokriisiin, sanoo Solakivi.

Kuljetuskapasiteettinsa ja hintansa vuoksi merikuljetuksia on vaikea korvata.

– Lentorahdeissa vastaan tulevat hinta ja kuljetuskapasiteetti. Myöskään junista ei laivojen korvaajaksi, etenkin nyt, kun Trans-Siberian rata on käytännössä pois käytöstä, sanoo Solakivi.

Miten tämä vaikuttaa Suomeen?

Suomalaiselle kuluttajalle kasvaneet kuljetuskustannukset näkyvät tuotteiden hinnoissa. Suomen tuonti Aasiasta on noin 17 prosentin ja vienti Aasiaan noin 15 prosentin luokkaa. Aasiasta tuodaan muun muassa sähkö- ja elektroniikkalaitteita, joita tarvitaan Suomessa valmistettavissa koneissa ja laitteissa.

Solakiven mukaan hidastuneet kuljetukset ja kasvaneet kuljetuskustannukset ovat heikentäneet suomalaisyritysten yritysten kilpailukykyä esimerkiksi USA:n markkinoilla verrattuna yrityksiin, joiden kuljetuksiin Suezin kriisi ei vaikuta. Sama vaikutus on kääntäen myös suomalaisella viennillä Aasiaan.

Suomalaisia merimiehiä Solakivi ei usko olevan kovin monta Punaisenmeren ja Suezin alueella. ⚓



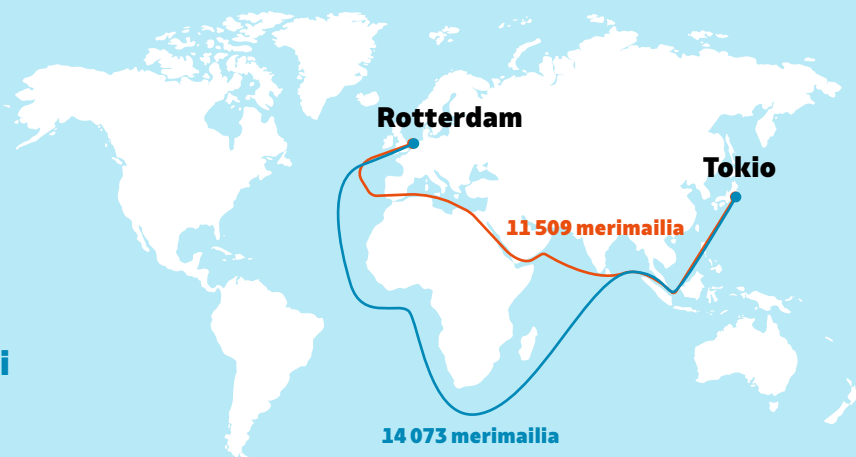
Välimatkataulukko



TOKIO – ROTTERDAM

Suez
11 509 merimailia

Hyväntoivonniemi
14 073 merimailia



Säästö
3 315 merimailia
– 23 %



COLOMBO – NEW YORK

Suez
8 281 merimailia

Hyväntoivonniemi
14 073 merimailia



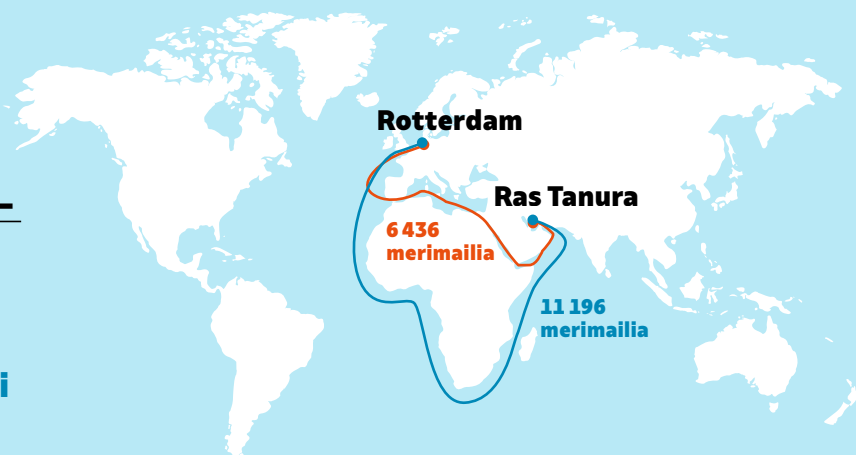
Säästö
5 473 merimailia
– 39 %



RAS TANURA (SAUDI-ARABIA) – ROTTERDAM

Suez
6 436 merimailia

Hyväntoivonniemi
11 196 merimailia



Säästö
4 733 merimailia
– 42 %

Arska kaivertaa esiin PINNANALAISEN MAAILMAN

Elämme aikaa, joka on täynnä kummituksia. Pahat ovat tekeytyneet pyhiksi ja esittävät pelastavansa maailman. Naamiot on riisuttu. Vai onko? Arska raaputtaa lasin pintaa ja kaivertaa esiin ihmismielen salat sekä pinnanalaisen maailman.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Vuosaaren satamassa on aurinkoinen keväämu ennen pääsiäistä. Finnlinesin M/s Finnbreeze ruumasta aukeaa ovi korjausmies **Timo Heinon**, alias **Arskan**, pyhäkköön, joka loksauttaa suun auki. Pyhää ei tarvitse matkustaa etsimään Vatikaaniin saakka, vaan se tuijottaa sinua nyt suoraan silmäästä silmään: pääkallonaamainen paavi nostaa sormeaan kohti katsojaa. Vieressä seisovat kasvottomat, tummahuppuiset kardinaalit.

– Paavi alkaa olla vanhassa iässä, joten hänen seuraajaansa on alettava pohtia, taiteilija ja näkijä Arska on aikaansa edellä ja kaivertanut lasiin toisen paavin, eli Ghost-bändin hahmot.

Kello lyö ja aika koittaa. Ei kulu kuin kolme kongin kumausta pääsiäiseen, kun saapuu tieto, että paavi **Franciscus** on kuollut. Jäämme odottamaan piipusta nousevaa savumerkkiä.

Tyyni pinta, alla myllertää

Taiteilijan on uskallettava katsoa asioita pinta syvemmälle. Arska istuu lasitöidensä äärellä kuin **Reidar Særestöniemi** ikään. Arskan kappelissa on rauhallinen tunnelma. Lasikaiverrukset puhuvat.

– Lasi ei ole särkymätön, eikä ihmisen mieli. Vaimoni työskentelee mielisairaanhoidtajana ja olen kaivertanut mustekalan hänen työhuoneeseensa: masentuneen ihmisen mielestä näkyy pinnan ylle vain pieni osa. Pinnan alla näkymättömissä käy suuri myllerrys, jota muiden on vaikea havaita.

Suuria ja vakavia teemoja, joiden käsittely vaatii myös huumoria. Arskan kaivertaman mustekalan päästä osa nousee merestä ylös kuin saari: varo rantautumista! Suurimmat kalmarit voivat kasvaa jopa 12-14 metrisiksi ja painaa 500 kiloa. Pääosa osa jättiläistursaan hermostoluista sijaitsee sen lonkeroissa, jotka pystyvät tekemään itsenäisiä päätöksiä ja toimimaan keskenään yhteistyössä.

– Siinäpä muuten älykäs kaveri!

Mustekalan älykyyden on arvioitu olevan 2-vuotiaan lapsen tasolla: lasipurkin kierrekannen avaaminen ei ole mustekalalle lainkaan mahdoton tehtävä. Arskan verssaalla ei näy toistaiseksi avustajana jättiläiskalmaria, mutta vanhaan jääkaappi-pakastimen lasilevyyn on ilmestynyt toisen, karvaisemman otuksen, hämähäkin kuva.

– Tarantellan ja viikatemiehen tein tilaus-töinä hämähäkiteraaron seiniksi, Arska esittelee.

Teokset tehdään kierrätysmateriaalille

Kaikki teokset on tehty kierrätysmateriaalille.

– Olen keräillyt vanhoja jääkaappi-pakastimen hyllyjä ja pesukoneen luukkuja. Osa töistä on tehty lasisiin kaapinoviin – mitä mistäkin on saanut haalittua.

Lasiin kaivertamisen Arska aloitti pari vuotta sitten.

– Kaiversin vaimolle hääpäivälahjaksi lukon, josta keksin siirtyä kokeilemaan lasikaivertamista. Tein kokeeksi parit juomalasit, joista siirryin lautasiin ja sen jälkeen lasilevyihin.

Lasi on lujaa, mutta helposti särkyvää materiaalia. Kaivertaminen tapahtuu tasakuun sopivalla dremell-kaivertimella.

– Laivallakin pystyy kaivertamaan, mutta täällä on muita töitä eikä ole aikaa taiteiluille. Kaiverran pääpainotteisesti kotona Hämeenlinnassa. Yhteen työhön kuluu noin pari-kolmisen viikkoa.

Lasitaiteen uusi tuleminen

Lasitaide sopii esille kotien lisäksi julkisiin tiloihin ja tekee vahvasti uutta tuloaan. Näyttävän teoksen saa aikaan esimerkiksi suuresta lasiovesta, johon kaiverrettu teos valaistaan. Arskan kädenjälki taipuu mo-

neen eri tyyliin aina galleriateoksesta eloku-
vajulisteeseen kuin manga-sarjakuvaan.

– Tässä on tilaustyönä tehty Dragon Ball
Z -hahmo.

Arskan omat lapset ovat dinosaurus-iässä,
joita niitäkin seikkailee muutamissa töissään.

– Itse pidän näistä naishahmoista, pur-
simies esittelee paria naissoturia – ja kun-
non pyssyt pitää tietysti olla.

Pyhää ja groteskia, sopivasti hulluutta:
Mad Max -seireenit, Hellriserista tuttu Pin-
head ja pesukoneen luukku, johon on kaiver-
rettu Apinoiden planeetan logo, sulkeutuu.

Kuukulkijalla maalaushommiin

– Nyt on lähdeittävä hommiin, eli ruosteen-
ajoon ja maalaukseen, Arska kaivaa työpa-
rinsa **Teemu Salosen** kanssa esille hieman
suurempia kaivertimia, eli naulakoneen ja
rälläkän.

Ruumassa parkissa odottaa ”kuukulkija”,
jonka kyydissä Arska ja harjoittelija **Teemu
Salonen** nousevat kohti korkeuksia. Kotkan
poika Salonen on ensimmäistä viikkoa
laivalla työharjoittelussa ja tuntee olevansa
oikeassa paikassa.

– Porukka on oikein hyvin hitsautunut
kiinni ja täällä on mukavia skönäreitä. Ei ole
mitään narisemista, Salonen toteaa vilpit-
tömästi.

Aiemmin maapuoella erinäisissä raken-
nustöissä työskennellyt Salonen on Arskan
lailla käsistään hyvin kätevä. Saloselta suju-
vat erityisesti metallityöt ja onpa hän suun-
nitellut oman tatuointinsakin, hän näyttää
käsivarttaan. Selvää merimiesainesta siis!

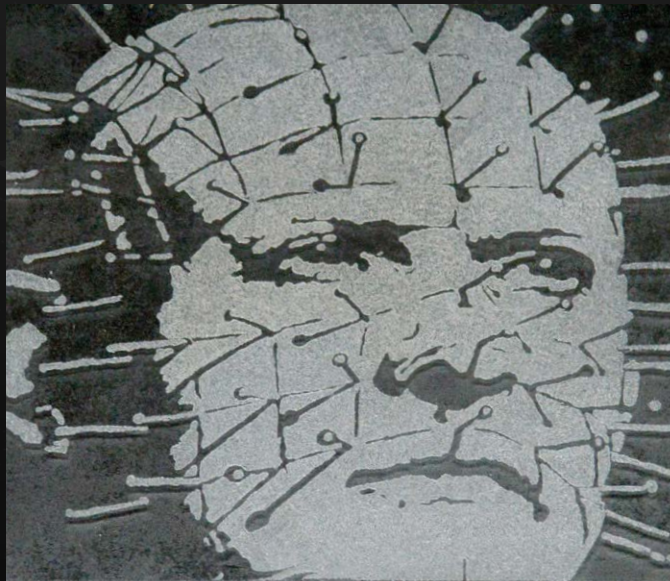
– Olen Kotkan merikoulusta niin niin sa-
nottua erikoiseraa, kun varustamoiden pi-
täisi saada nopeasti lisää uutta työvoimaa
valmistamaan koulusta. Aloitin merenkou-
lun opinnot tammikuun 7. päivä. Nyt olisi
edessä 120 päivää harjoittelua, jotta saisin
puolimatrussi yt-paperit käteen ja pääsisin
merille töihin. ⚓

**Haluatko muistaa ystävää,
tehdä itsellesi taulun tai
varustamolle/laivaan uniikin
lasityön?**

Arska on tehnyt muutamia tilaustöitä
ja ottaa vastaan mielellään vastaan
uusia tilauksia.

Yhteydenotot:

timo.h7@gmail.com / p. 0400 436 632



*Korjausmies Timo Heino
ja harjoittelija Teemu
Salonen ovat kummatkin
käsistään käteviä.
Salosta kiinnostaa
erityisesti metallityöt.*





Monta työtä, monta alaa — yksi työttömyyskassa!
Många jobb, många branscher — en arbetslöshetskassa!

Näin haet ansiopäivärahaa

1. Ilmoittaudu viimeistään ensimmäisenä työttömyys- tai lomautuspäivänä työttömäksi työnhakijaksi Työmarkkinatorilla.
2. Täytä ansiopäiväraha hakemus A-kassan eAsioinnissa hakemusjakson päätyttyä.
3. Tarkista, että sinulla on kaikki tarvittavat liitteet päiväraha hakemukseen.
4. Lähetä ansiopäiväraha hakemus liitteineen.
5. Toimita mahdollisesti pyydettyt lisäselvitykset ja puuttuvat liitteet.

*Jos et voi käyttää eAsiointia, niin ohjeet tähän tilanteeseen löytyvät sivulta:
a-kassa.fi/easioinnin-vinkit/*

- Du hittar **E-tjänsten** och ansökningsinstruktioner från vår webbsida.
- Du kan kontrollera behandlingssituationen och svarstiden för inkommande E-tjänstens meddelanden i sammanhang med behandlingssituationen.

*Om du inte kan använda E-tjänsten hittar du instruktionerna för denna situation på sidan:
a-kassa.fi/sv/etjansten-tips/*

A-kassa.fi

**Seuraa meitä somessa
Följ oss på some**

@AvoinKassa

- **eAsioinnin** ja tarkemmat hakuohjeet löydät verkkosivuiltamme.
- Hakemusten ja eAsiointiin saapuvien viestien vastausajan voit tarkistaa päiväraha hakemusten käsittelytilanteen yhteydestä.

Så här söker du dagpenning

1. Anmäl dig som arbetslös arbetssökande på Jobbmarknadens e-tjänst senast första dagen av arbetslöshet eller permittering.
2. Fyll i ansökan via A-kassans E-tjänst efter avslutad ansökningsperiod.
3. Kontrollera att du har alla behövliga bilagor för ansökan om dagpenning.
4. Skicka ansökan om dagpenning med bilagor.
5. Leverera eventuella begärda tilläggsutredningar och bilagor som fattas.

Finländska yrkessjömän konkurrerar om jobben med oerfarna sjömän

Den växande arbetslösheten syns också på finska fartyg. Rederiet Viking Lines rekryteringsavdelning fick en chock då ansökningarna strömmade in till deras rekryteringskampanj som inleddes i november: de fick över 10 000 ansökningar till lediga tjänster på olika fartyg. Viking Line sökte personal till fartygens restaurang-, butiks-, spa-, underhållnings-, köks- och städavdelning för behovsarbete, sommararbete, vikariat av olika längd samt fasta anställningar. De mest efterfrågade jobben var i fartygens butiker. För dem fick man in 3 463 ansökningar. (Talouselämä 25.2.2025).

De stora ansökningsmängderna är en följd av den finska regeringens arbetskraftspolitik. Arbetslösa manas på att söka jobb även utanför sin egen bransch. En person kan söka flera olika tjänster på ett fartyg, vilket ökar mängden ansökningar. Personer från landsidan som saknar erfarenhet av arbete till sjöss söker sig till fartygen.

Samtidigt blir visstidsanställda och vikarier på fartyget tvungna att konkurrera om de lediga tjänsterna. De gångna åren var tillgången till arbete på fartyg liksom ett ordlöst avtal mellan rederiet och arbetstagaren, vilket har gjort att det har funnits tillräckligt med engagerade yrkessjömän på finska fartyg. När ett arbetsavtal för en bestämd tid eller ett vikariat löpte ut visste man att det fanns arbete igen nästa skift.

Efter coronapandemin sökte rederierna efter arbetskraft – och ny arbetskraft – med ljus och lycka och startade rekryteringskampanjer för att locka tillbaka folk till havet. En stor grupp sjömän hotade att stanna kvar i land efter de långa permitteringarna. Många sjömän arbetade i land, men en sjöman är en sjöman och skapad för det rörliga fartygsarbetet. Därmed återvände många yrkessjömän till fartygsarbetet, vilket var bra, då det har gjort att man kunnat trygga Finlands transporter på Östersjön, som blivit otryggt efter att Ryssland inledde sitt anfallskrig.

Det är svårt att få fast arbete på ett fartyg. Sjömän som arbetat till sjöss i flera årtionden har inte nödvändigtvis en fast anställning. Yrkessjömän som utexaminerats från finska sjöfartsläroverk – och som också har behörigheter – konkurrerar nu om samma jobb med nya arbetssökande, varav en del inte har någon som helst tidigare erfarenhet av sjöfarten.

Rederierna använder personalprogram (namnen varierar beroende på rederi) för att informera om lediga tjänster. Sjömännen följer de lediga tjänsterna i sin mobil och kan anmäla sitt intresse för ett jobb via den. De som är snabbast får de lediga tjänsterna och många blir utan. Lediga tjänster kan gå åt på sekunder. Därmed måste sjömän som söker arbete hela tiden hålla koll på mo-

bilen på sin ledighet och kan inte lägga den ifrån sig ens om de går till kylskåpet. Då kan de missa ett jobb. En oerfaren arbetstagare kan snappa åt sig ett veckoslutsjobb som servitör och en erfaren yrkessjöman blir utan jobb. Inget jobb innebär inga pengar: inget att leva på.

Problemen med rekryteringen förekommer även på fraktfartyg. Jobben har erbjudits utländska sjömän och de finländska har lämnats kvar på stranden. Det finns också fall där en finländsk yrkessjöman inte har kommit framåt i sin karriär eftersom en utländsk sjöman har rekryterats till tjänsten. Det väcker misstro – speciellt då rederierna för bara ett år sedan skrek efter arbetskraft för full hals.

Orpos (Saml.) regering har haft som mål att skapa 100 000 nya arbetstillfällen i Finland, men det har blivit tvärtom.

I februari fanns det 263 000 arbetslösa, vilket är 43 000 mer än för ett år sedan. Totalt sett var 146 000 män och 117 000 kvinnor arbetslösa i Finland. 58 000 fler kvinnor saknar arbete jämfört med 2024. Enligt ekonomer beror arbetslösheten bland kvinnor framför allt på besparingar inom den offentliga sektorns, som statens och kommunernas, välfärdsområden. Samtidigt som arbetslösheten har ökat har antalet lediga tjänster minskat och folk får inte längre jobb på nytt. Unga får inte heller jobb: i februari var 23,9 procent av alla under 25 år var arbetslösa. Arbetslösheten bland högskoleutbildade har också nått rekordhöga siffror. I slutet av förra året var fler än 52 000 högskoleutbildade arbetslösa.

Antalet konkursansökningar hos finska företag har ökat kraftigt. I början av året lämnade Skatteförvaltningen in sammanlagt 611 konkursansökningar. Det är en ökning på 57 procent från föregående år. Den stora antalet konkurser beror på människornas och företagens allmänna brist på förtroende och på den försvagade köpkraften.

Hushållen har knappa medel, vilket gör att man inte konsumerar eller köper. Man har inte pengar över till något extra och blir tvungen att finansiera vardagen med konsumentkrediter. Den finska regeringens nedskärningar har inte skapat den ekonomiska tillväxt i landet som man önskade, utan förhindrat den. Människor har blivit arbetslösa och tappat hoppet.

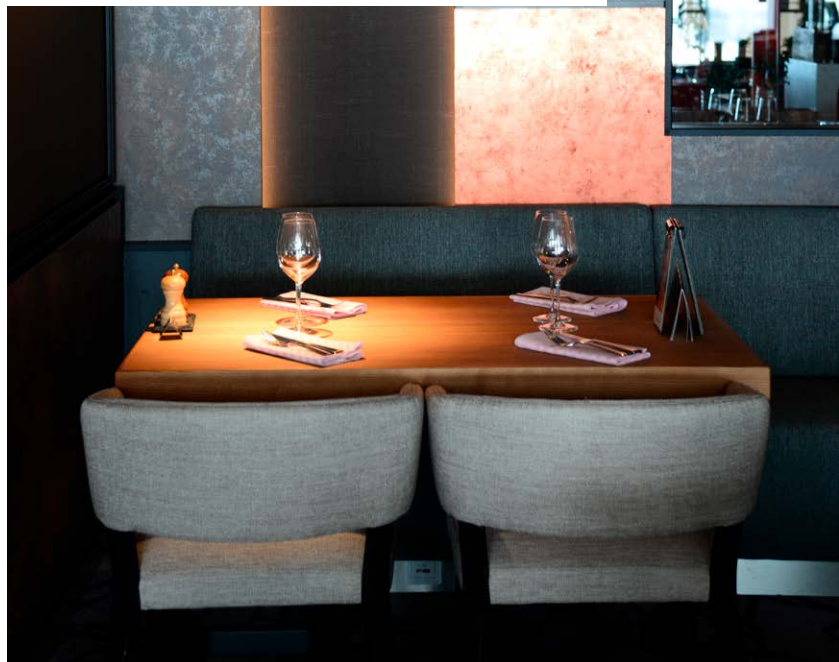
Det enda sättet för Finland att ta sig igenom lågkonjunkturen är att förbättra den inhemska köpkraften med finsk arbetskraft. Låt oss bygga infrastruktur och industri. Låt oss innovera. Som tur har de finska rederierna envist hållit fast vid investeringarna i den gröna omställningen, vilket gör att vi hänger med när den övriga världen förändras. Låt oss hålla havslederna öppna mot den övriga världen och låt oss bedriva handel! 🇫🇮



Förnyade M/S BALTIC PRINCESS *skimrar*

Tallink Siljas M/s Baltic Princess återvände ljust och öppet från varvet. Omfattande renoveringar gjordes på fartygets sjätte och sjunde våning i restaurangerna, butiken och informationsdisken, som gör att fartyget rent av glöder.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU



M/s Baltic Princess seglar från Åbo till Stockholm. Under sommaren trafikerar fartyget non-stop. Intendent **Hanna Tamminen** och hovmästare **Toni Lind** har nära till leendet. M/s Baltic Princess förnyelse har fått mycket beröm från passagerarna. De största förändringarna gjordes i fartygets offentliga utrymmen.

– Däck sex förnyades från fören till akterlobbyn: Fartygets entrélobby och informationsdisk är nu ljusa och fräscha. Tax free-butiken renoverades också från golv till tak, säger intendent Hanna Tamminen beundrande om sin arbetsplats.

Intendent Hanna Tamminen bor i Helsingfors.

– Min karriär till sjöss började på 1990-talet. Jag började som dansare på fartygen, jobbade i butik i tio år och ytterligare tio år som hotellchef och som intendent sedan 2017.

– Jag har arbetat på Silja Ab och nu på Oy. Jag har seglat från Vasa, Helsingfors och Riga, till Visby, S:t Petersburg och nu den här Åbo-Stockholm-rutten.

Kollegan, hovmästare Toni Lind, bor också i Helsingfors.

– Jag har arbetat på Tallink i ca tio år, varav de flesta som hovmästare. Jag blev fast anställd. Min sjömanskarriär började på de röda fartygen, Viking, där jag var ca tre-fyra år och varifrån jag fortsatte till Tallink.



THE GRILL HOUSE

À LA CARTE-restaurangerna på sjunde däck fick ett nytt utseende. The Grill Houses inredning ritades av **Heikki Mattila** (Aprocos Interior Design).

– Planlösningen rationaliserades: Den tidigare stora restaurangsalen delades in i mindre lounges med skiljeväggar, vilket gör att t.ex. grupper kan sitta i en egen trivsamt matsal, förklarar hovmästare Toni Lind förändringen i salen.

– Några mindre förändringar gjordes också i à la carte-köken för att göra dem mer praktiska och ergonomiska. Vagnarna måste rulla smidigt i salen. Arbetsstationerna placerades om så att allt ligger så nära som möjligt.

À la carte-restaurangernas utbud är planerat utifrån kundkretsen. The Grill House håller hungern borta:

– Menyn innehåller klassiska rätter såsom pepparbiff, men nya, trendiga rätter

introduceras också var sjätte månad för att ge lite omväxling.

Restaurangernas öppettider är noga planerade.

– Vi erbjuder en speciell frukost på morgonen och har öppet länge på dagarna. På kvällarna stänger vi dörrarna vid 22.30.

– Om en passagerare blir väldigt hungrig på natten finns det något att äta i café Fast Lane, som har klassiska räkmackor och annat gott. Framåt småtimmarna kan man bli sugen på något.

SOMMARJOBBARE SERVITÖR JUSSI JÄRVENPÄÄ

SERVITÖREN Jussi Järvenpää började arbeta till sjöss i våras. Han bor i Tammerfors.

– Jag arbetade i land de senaste tre åren. Jag har fått ett otroligt bra mottagande på fartyget och får alltid hjälp, säger Järvenpää glatt.

– Jag har fortfarande en del att lära mig vad gäller kassasystemet – klubbkort och annat – men man lär sig, säger Järvenpää energiskt.

Fartygs säkerheten kräver att man noga sätter sig in i arbetet innan man påbörjar själva jobbet till sjöss.

– Innan mitt första skift gick jag onlinekurser och fick också information om säkerhetsfrågor via e-post.

– Om man inte har någon som helst tidigare kunskap om fartygets säkerhetsfrågor måste man använda huvudet en hel del och lära sig nya saker på kort tid, säger Järvenpää.

I april-maj var Järvenpää vikarie på fartyget.

– Mitt sommaravtal börjar den 16 juni och pågår till början av augusti. En fast anställning vore naturligtvis trevligt – nu ska jag jobba för det.

Järvenpää tycker om tempot i fartygsarbetet:

– Även om man är till sjöss hela tiden i arbetsläge har man ett par tre timmars paus mellan jobben, så arbetet känns inte så tungt. Arbetet i land har inte lika många



pauser: man jobbar från kl. 11 till kl. 23 när restaurangen är öppen.

– I arbetet på fartyget kan man också alltid äta i lugn och ro i mässen, som har ett bra utbud för besättningen från sallader till mat, säger Järvenpää, som redan nu har mycket bra att säga om fartygsarbetet. ➤➤

OMRÅDES- STÄDERSKA MINNA PARVELA

THE GRILL HOUSE är ett av områdesstäderskan **Minna Parvela**s arbetsstationer.

– Vi har varierande arbetsområden olika dagar och veckor.

I fartygets korridorer kör Parvela formel, dvs. golvttvättmaskinen. Mattorna i Grill House byttes ut.

– Nu är det lättare att köra eftersom korridorerna i salarna också är bredare. Men visst får man fortfarande kämpa lite så att maskinen inte slinker iväg, skrattar Parvela.

– Restaurangens golv städas med maskinen ett par gånger om dagen. Restaurangerna städas också på natten. Vi håller stäl-lena rena.

Parvela städar som bäst Grill Houses sal. Den renoverade restaurangen har bred utsikt direkt över havet från fönstren. Kvällsolen glimrar på vågornas topp.

– Havsutsikten från den här restaurangen var inte så här bra innan. Glasen var tidigare stängda, men öppnades som tur är i samband med renoveringen. Nu är salen riktigt trevlig och ljus!



Minna Parvela började arbeta på M/s Baltic Princess för två år sedan. Hon började till sjöss 1986 på M/s Silvia Regina på linjen Helsingfors-Stockholm, sedan var hon på Viking, varifrån hon gick över till Tallink Silja. Under sin långa karriär till sjöss har hon arbetat i restaurangen och nu som områdesstädare.

PIANO BAR "THE GREAT GATSBY"

PIANO BAR är en populär och lugn sällskapslounge där man kan njuta av t.ex. en aperitif eller en digestiv. Piano Bar fanns redan tidigare, men lokalen utökades genom att riva Sigar Bar/Casino som tidigare låg på platsen. Samtidigt förnyades inredningen i Piano Bar.

– Piano Bar var ofta full och nu har vi fler platser där. Design Studio **Marjut Nousiainen** designade förändringarna i restaurangen, förklarar intendent Hanna Tamminen.

I Piano Bar kan man njuta av bubbel och fina cocktails samt viner som inte finns i de andra restaurangerna. I samband med renoveringen fick Piano Bar också en lång lista med martinis.

Många passagerare tycker om att komma till Piano Bar för att sitta ner t.ex. efter middagen och lyssna på pianomusik.

– Lokalen är en lugn lounge där professionella pianister som arbetar på fartyget minst en månad i taget spelar stämningsfull musik. Vi har fasta pianister som cirkulerar i rederiet, de trivs bra. Fartyget erbjuder musiker jobb och sysselsättning. Ett passage-rarfartyg är en av de få platser där en pianist kan ha ett gig en månad på raken, betonar Tamminen vikten av underhållning i fartygsarbetet.

En vandrande drinkbok

Piano Bar har två bartendrar och ibland behövs även ett tredje par händer. **Sanna Rantapere** började arbeta på fartyget som nisse 1986 och flyttade sig gradvis mot baren. År 2006 avlade hon specialexamen som bartender. Om man undrar över något som har med drinkar att göra i de andra restaurangerna på Baltic Princess ringer man Sanna.

– Jag är en sån där vandrande drinkbok, skrattar Rantapere.

– Nytt är en tequila- och rombaserade drinkar av något högre kvalitet. Man måste lära sig göra nya drinkar och fуска ett par tre gånger innan det sätter sig.

– Många drinkar har ett annat namn, men ingredienserna baseras på gamla drinkar, säger Rantapere som vet att en god drink innehåller sött och surt i rätt proportioner, beroende på om det är en dagsdrink, en aperitif eller en dessertdrink.



– Folk vågar nu stanna till vid bardisken och går inte bara förbi.

De lättsamma och avslappnade bartenderarna bidrar till trivseln i lokalen. Sanna Rantapere är ett erfaret proffs som pratar om allt möjligt med två äldre damer som kommer till Piano Bar för en dagsdrink.

– Vi åker på En dag i Stockholm-kryssning på måndagar. Det lockar speciellt pensionärer, som besöker museer i Stockholm.

– Jag tycker att Paradox-museet, som öppnade för några år sedan, är ganska trevligt och prisvärt. Om man besöker museerna utanför högsäsongen är det enkelt att komma in och man behöver inte boka biljett i förväg.

Asiater har i dag köpkraft

Under sommarsäsongen kör M/s Baltic

Princess non-stop-avgångar mellan Åbo och Stockholm. Passagerarna består speciellt av barnfamiljer, av vilka en del fortsätter till Europa med bil. Asiatiska turister har också upptäckt Skandinavien på nytt efter coronapandemin.

– Asiater syns igen och passagerarna som kommer nu har också köpkraft. De tar inte längre bara varmt vatten från kranen och går till hytten för att äta sina egna nudlar, som tidigare.

– Asiaterna tar fartyget från Åbo och fortsätter ofta till Norge eller Köpenhamn, säger Rantapere, som har talat med dem.

Asien är en stor kontinent där levnadsnivån stiger och människornas köpkraft ökar: Asiaternas köppotential måste också utnyttjas på passagerarfartygen.

– Grupperna som kommer nu är av den typen som gärna provar på nya drycker också. Det är kul att de vågar släppa loss lite på dansgolvet.

Alla asiater kan inte engelska. Så hur kommunicerar man?

– De har en telefon som de talar in sina beställningar i och sedan översätter en maskin det till finska, förklarar Rantapere.

Det konstigaste fallet var "agentglas-ögon", minns Rantapere.

– En asiatisk kund betalade för sin beställning genom att klicka på bågen till sina glasögon. Så kan man ju också göra, säger bartenderen.

Rambling Rose

Piano Bars signature cocktail heter *Rambling Rose* och har tagits fram av M/s Baltic Princess servitris **Karoliina Tiiromäki**. Förra året kom Tiiromäkis drink på andra plats i tävlingen Bartender of the Year, som arrangeras årligen av Tallink.

– Jag har inte deltagit i någon tävling förut och blev förvånad över den höga placeringen, säger Tiiromäki generat om framgången.

Arbetskamraterna på Baltic Princess hade lagt märke till Tiiromäkis talang och uppmuntrade henne att delta i tävlingen.

– Jag har bra arbetskamrater som har lärt och inspirerat mig – men också gett mig utrymme att växa på jobbet, säger Tiiromäki tacksamt.

Björneborgsbon Tiiromäki är självlärd, men tycker om att laga mat, baka och blanda olika slags drycker.

– Jag följer en hel del Instagramkonton och drinkbloggar. Jag håller hela tiden ögonen öppna för att se vad som börjar bli trendigt och försöker hitta på något lite mer speciellt som sticker ut från de andra.

Tiiromäki fick inspiration till cocktailen *Rambling Rose* från fartygets parfymavdelning.

– Man kommer till fartyget för att köpa mycket parfym, så en drink kan också ha en slags doft.

Hemma hittade Tiiromäki rosenvatten, som produceras som en biprodukt av parfymproduktion.

– Rosenvatten är mycket billigt: en flaska på tre deciliter kostar bara tre euro. Det är alltså en billig, men stark råvara. En drink har bara en halv barsked rosenvatten, säger Tiiromäki, som också har sammanfattat den ekonomiska sidan.

Det svåraste med en drink är att hitta på ett namn. Namnet *Rambling Rose* innehåller en svag doft.

– *Rambling* betyder rosranka, men också att pladdra och svamla. En drink måste ha en historia och man måste forska lite för att hitta på ett namn.

– Varje bartender hittar på drinkar, så man måste googla drinkens namn riktigt väl för att ta reda på hur många drinkar med samma namn som kanske redan finns i världen.

– Jag har själv använt latinska namn som

har en symbolik. Om drinken t.ex. innehåller blodgrapefrukt kan den heta *forbidden fruit* eller *ex-paradis*.

Årets bartendertävling anordnas i Tallinn. Med på resan kom av misstag en kort barsked.

– Tävlingen spelades in på video och jag fick berätta om min drink på engelska. Mina händer skakade när jag vispade cocktailen med den korta barskeden, säger Tiiromäki och viftar med händerna.

Som tur var hade hon valt ett bra glas.

– Jag valde glas utifrån drinken och tog ett utan fot.

Det gick bra: Tiiromäki återvände från Tallinn med en silvermedalj runt halsen. Arbetskamraterna skockades för att gratulera henne för den fina placeringen i tävlingen, vilket är ett tecken på bra fartygsanda. Tiiromäki anser att det viktigaste inte är att vinna, utan att prova på och känna entusiasm över att utveckla något nytt.

– Nästa år deltar jag inte själv i tävlingen, utan jag tycker att det är viktigt att inspirera yngre kollegor att delta.

Tävlingsdryckerna säljs alltid på fartyget ett tag, men *Rambling Rose* fortsätter att säljas i Piano Bar som signature cocktail och kan också avnjutas som en alkoholfri mocktail.

– Mer än 500 *Rambling Rose* har sålts sedan början av året, så de säljer bra. ➤



Vid Valborg hade servitris Tiiromäki arbetat på fartyg i 14 år. Hon började i restaurangbranschen vid 18 års ålder.

– Det bästa med fartygsarbetet är att det är kreativt och socialt. Fartyget och arbetskamraterna här är en stor del av mitt liv. Vi kan prata om allt. Och om man vill kan man också vara tyst.

Tiiromäki sover när M/s Baltic Princess kommer till Stockholm. I Åbo stannar fartyget bara en timme, så Tiiromäki hinner inte kliva av fartyget för att sträcka på benen under en 7–8-dagars törn. Sina lediga stunder tillbringar hon med att lära sig nya saker, som drinkar.



Labor of Love

Det krävs vilja, eld och passion för att arbeta till sjöss. Det är viktigt att man värdesätter sitt arbete och är stolt över sitt yrke, säger servitris Niina Sikanen från Tallink Silja M/s Baltic Princess.

HAVSMÄNNISKOR skiljer sig från landmänniskor.

– Arbetet med människor är ett serviceyrke och kräver en viss typ av människa, säger servitris **Niina Sikanen**, som är kundservicearbetare i hjärta och själ.

– Jag tycker väldigt mycket om att ha med människor att göra och älskar mitt jobb: havet och fartygen är så kallad labor of love för mig, säger Niina Sikanen, som har arbetat till sjöss hela sin karriär.

Kall till havet

I M/s Baltic Princess buffé har dagens servering precis avslutats och en glad Niina tackar lunchgästerna och önskar dem en fortsatt fin resa. Kunderna ler: de uppmärksammas personligen.

– Jag är salmänniska och kundservicearbetare. Förutom buffén tycker jag också mycket om att arbeta i kafé Fast Lane. Det är lagom mycket liv och variation i jobbet.

Att man uppmärksammar passagerarna och småpratar med dem och artigt visar dem till borden är för många den ”stora gre-

jen” på fartyget till Sverige. Buffén är en upplevelse.

Niina Sikanen har arbetat på Tallink Silja som fast extrapersonal i sju år. Coronatiden förstärkte kallet till havet.

– Under coronatiden försökte jag febrilt fundera på vad jag ska bli när jag blir stor. Även om jag är empatisk kan jag inte arbeta inom sjukvården. Slutligen konstaterade jag att fartygsarbetet är det enda rätta för mig: en gång sjöman, alltid sjöman, så är det bara.

God fartygsanda där man stöder varandra

Niina har erfarenhet från flera olika avdelningar på fartyget.

– Jag gick till sjöss som 19-åring 1991. Jag hade precis tagit studentexamen. Mitt första jobb var på Viking Lines M/s Cinderella, där jag jobbade två veckor i sträck.

Sjömansyrket ligger i släkten: Niinas mamma och gudmor arbetade också på passagerarfartyg.

– Jag överväldigades inte, även om Cinderella var ett festfartyg. Jag var ung och

oerfaren, men fick bra lärdomar. På den tiden såg jag fortfarande på världen med öppna ögon – och visste visst inte allt – men jag lärde mig ganska snabbt, säger Niina.

Efter M/s Cinderella följde M/s Amorella, M/s Rosella och M/s Gabriella. Niina arbetade totalt 21 år på Viking Line.

På Tallink Silja började hon 2018. På M/s Baltic Princess arbetar Niina huvudsakligen i mitten av fartyget, där det finns tre restauranger: Grill House, Tavalöta och Happy Lobster.

– Jag vill ha variation i mitt arbete, så det passar mig bra att växla mellan de olika restaurangerna.

– Vi har en god fartygsanda och stöttar varandra – även över avdelningarna. Om det är hektiskt någonstans går andra dit för att hjälpa till.

Restaurangerna är Niinas ”grej”. Kundservice kräver kunskap om den mänskliga själen, betonar hon.

– Arbetet till havs passar alla åldrar. Det kräver vilja, eld och passion. Det är viktigt att man värdesätter sitt arbete och är stolt över sitt yrke.

Förändring i arbetslivet och konkurrens om jobben

Niina är engagerad i sitt arbete. Under sin långa karriär till sjöss har hon märkt att arbetslivet förändrats.

– Det har skett en stor förändring i arbetslivet jämfört med tidigare och människors engagemang i sitt arbete och företagets policy har förändrats. Unga kan ha en något annorlunda uppfattning om arbetslivet än äldre. Den största förändringen syns i attityderna.

Eftersom det för närvarande inte finns arbete för alla syns det i form av ökad konkurrens på fartygen. Det sägs att man lär sig av sina misstag, men det har hänt att man döljer misstagen och låter förstå att allt går som det ska och att man kan allt. En arbetskultur där man inte ger någon respons leder till att problemen döljs och företagets utveckling stannar upp. På sin tid svepte man problemen under mattan på Nokia – och så gick det med det företaget.

– Speciellt unga är osäkra på om deras arbete kommer att fortsätta och därför låter de förstå att de redan vet kan och kan allt. De lyssnar inte alltid på anvisningar från äldre och mer erfarna kollegor eller så ifrågasätter de dem.

Samma fenomen förekommer bland dem som kommer till jobbet på ett fartyg direkt från land.

– Ett fartyg är en speciell arbetsmiljö där man måste uppmärksamma bl.a. säkerhetsfrågor, påpekar Niina Sikanen.

Konkurrensen om de tillgängliga jobben återspeglas i fartygets arbetsmiljö.

– Fartygsandan på M/s Baltic Princess är mycket god och kollegorna bryr sig om varandra. Däremot blir det konkurrens om de tillgängliga jobben, eftersom alla behöver pengar för sitt dagliga liv. Räkningarna måste betalas i tid.

– Nackdelen är att om man inte får ett långt avtal så lever man ur hand i mun. Man kanske vet om några skift ett par veckor i förväg, om ens det.

De snabbaste tar jobben

På fartyg har det alltid funnits vikarier, dvs. extrapersonal, som erbjuds jobb utifrån arbetssituationen. Många som jobbar extra har arbetat till sjöss i flera år – eller till och med hela sin karriär, som i det här fallet Niina. Efter coronapandemin klagade rederierna högt över bristen på arbetskraft. Niina kallades också tillbaka till arbetet till sjöss från land och var också glad över att återvända. Efter coronan har arbetssituationen förändrats i omvänd riktning, dvs. de som ”kallats” till sjöss tvingas konkurrera om de jobb som erbjuds.

– Vikariernas tillgång till skift beror på antalet passagerare på fartyget, som kan ändras med tiotals under en dag beroende på t.ex. vädret.

Avdelningscheferna sköter bemanningen, dvs. anmäler lediga skift i reservpersonalsystemet (Laura).

– Det finns ingen regelbundenhet i skiften som erbjuds och det är svårt att planera sitt liv.

Reservpersonalsystemet används via telefonen. Den som är snabbast får det tillgängliga skiftet.

– När man är ledig måste man i stort sett ha telefonen i handen hela tiden om man vill ha jobb. Jobben försvinner på några sekunder. Det beror också på operatören och förbindelserna om man hinner få ett skift.

Vikarierna är fångar i sina telefoner på ledigheten om de vill få ett nytt jobb.

– Man kan missa ett skift redan när man går från vardagsrummet till köket: man hör

ett pip från mobilen och springer tillbaka till den. Sedan märker man att det tillgängliga jobbet redan har tagits av någon annan. Det orsakar stress och missnöje.

– Jag har däremot haft tur och ibland träffat mitt i prick och fått jobb, säger Niina om att hon har arbetat både längre och kortare perioder på fartyget.

Hundratals sökande per jobb

Finland har för närvarande rekordmånga arbetslösa, som också söker arbete på fartyg. Rederierna har för närvarande många att välja mellan, då det kan finnas hundratals eller tusentals sökande till varje ledig tjänst.

– Som tur är bevarades Turun Merivälitys som en egen tjänst. Merivälitys har kompetens och kunskap om den här typen av kortjobb, säger Niina Sikanen tacksamt om servicen som hon fått.

Även om världen förändras har arbetet som servitris inte förändrats under åren. Den långa karriären till sjöss har gjort Niina Sikanen till ett benhårt sjöfartsproffs som känner att hon fortfarande är full av energi för sitt jobb.

– M/s Baltic Princess är ett helt underbart fartyg vars hektiska arbetstakt passar mig. Jag har haft mycket att göra på M/s Baltic Princess och borde nog vila lite emellanåt också. Jag ser mig själv som en arbetsnarkoman och blir ”sjösjuk” om jag inte får arbeta, säger sjöman Sikanen.



Längst bak i butiken finns en imponerande kampanjlounge där konsulter från olika varumärken presenterar sina produkter. Hartwalls, Cloettas och Kinders-produkter i samarbete med SP-Works marknadsförs av Anna Lindholm.



Vinkassan Anssi Voutilainen på gott humör vid Grande Buffén. Arbetet börjar halv sex på morgonen vid morgonkassorna.

Kärnkraftsolyckan i Fukushima: kommunikationen fungerade inte, misstaget doldes

KÄRNKRAFTSOLYCKAN i Fukushima inträffade i Japan 2011. En jordbävning orsakade en tsunami som vände över Fukushimas kärnreaktorer på östkusten, vilket gjorde att tre av dem skadades.

Det tog flera dagar för nyheten om kärnkraftsolyckan att nå Japans regering. Premiärminister Naoto Kans assistent gav felaktig och ofullständig information om kärnkraftsolyckan eftersom han inte vågade berätta att han inte förstod någonting om kärnkraftverk.

Slutligen tog premiärminister Naoto Kan över situationen och reste själv till Fukushima. Arbetstagarna vid kärnkraftverket hade hela tiden skickat realistisk

lägesinformation om olyckan, men man lyssnade inte och trodde inte på dem. Chefen för kärnkraftverket hanterade situationen hjältemodigt fram till slutet och lyckades förhindra en ännu värre katastrof. Efter olyckan dog han av cancer, liksom många andra arbetstagare. Filmen Fukushima är en utmärkt berättelse om när kommunikationen mellan företag och ledning är bristfällig och man är rädd för auktoriteter. Fukushima passar in på det hierarkiska fartygsarbetet och även på den finska statsledningen, som för närvarande inte tycks veta hur man i Finland har lyckats beviljat tillstånd för kinesiska TikToks datacenter. >>



Säljarna Tiia Siemann (till vänster) och Janita Laivo anser att förnyelsen av parfymavdelningen är mycket lyckad.

PERFUMES AND COSMETICS

"Det är roligt att ha en ny butik men gammal personal", har kunderna kommenterat det förnyade parfymieriet.

DET RYMLIGA OCH FRÄSCHA parfymieriet är definitivt "kronjuvelen" på M/s Baltic Princess.

Från den ljusa informationslobbyn kan man kliva direkt in i parfymieriet, där blicken går till "oasen" i ljust trä som tornar upp sig mitt i butiken.

– Parfymieriet renoverades från golv till tak: Butiken har nya möbler, som är låga, vilket gör det trivsamt att shoppa. Kunderna ser snabbt alla märken i butiken och säljarna ser i sin tur kunderna.

– Den gamla butiken hade två breda konstruktioner som nådde ända upp till taket för bl.a. ställningar med solglasögon, vilket gjorde att kunden ibland doldes bakom dem. I och med renoveringen flyttades solglasögonen, smyckena och klockorna till butiken Gifts & Kids, berättar säljaren **Tiia Siemann**.

Belysningen i butiken uppdaterades till 2025 års standard: stämningsfulla lampor på hyllorna gör utforskandet av parfymier till en behaglig upplevelse. Ingången breddades och naturligt ljus silar nu in i parfymieriet från utsidan. Larmportarna byttes ut.

– Från parfymieriet breddades mellan dörren till butiken Gifts & Kids, som man kan gå direkt till. På så sätt fick vi två butiker i en. Kunderna kan betala för sina produkter vid vilken kassa de vill. Lugna dagar arbetar två säljare i parfymieriet och mer hektiska dagar tre säljare.

– Finländarna köper för närvarande framför allt dofter, både för män och kvinnor. Unga män är särskilt intresserade av parfym i dag, berättar Siemann med en grupp ungdomar som handlar parfym i bakgrunden.

Vid renoveringen av butiken lyssnade man på kunderna och utökade sortimentet med produkter från Rituals och Tom Ford. Man började också sälja smink från Armani.

– Antalet kinesiska och koreanska passagerare har ökat. I dag köper asiaterna Lume, medan de för tio år hamstrade Lancôme och Estée Lauder.

Tiia Siemann har arbetat länge med kosmetika.

– Jag började till sjöss 2002 på M/s Silja Serenade. Jag var där ett tag och gick sedan till M/s Silja Europa, där jag arbetade ett tag i kafé och konferensrummen. Därifrån fortsatte jag till kosmetikabutiken, där jag ganska snabbt fick fast jobb när personal på fartyget gick i pension. Jag kom alltså till fartyget vid ett bra tillfälle.

Under coronapandemin var Siemann permitterad i ett drygt år.

– Det var konstigt när jag inte fick något jobb alls på ett tag med tanke på att jag alltid haft mycket jobb under hela min karriär till sjöss. Det mesta av tiden som jag var permitterad hade jag dock jobb. Jag kallades till jobb när det behövdes. Då hade jag stor nytta av min senioritet.

SÄLJAREN JANITA LAIVO:

Det går att kombinera barnfamilj med ett arbete till sjöss

NÄR MAN GÅR TILL SJÖSS, stannar man till sjöss. Så gick det för säljaren Janita Laivo, som 2007 sökte ett fartygsjobb som utannonserats i en tidning – och på den vägen är det.

– Jag sade upp mig från mitt fasta jobb i land och blev kvar på M/s Silja Europa. De underbara arbetskamraterna och stämningen gjorde ett outplånligt intryck på mig. Jag hittade också min man på Silja Europa en gång i tiden.

Nu har Laivo arbetat till sjöss i 18 år och har två barn. Hon är ett exempel på en sjöman som kan kombinera arbetet till sjöss med en vardag med barn.

Partiell vårdledighet är en lagstadgad rättighet i Finland, men det kräver ett avtal mellan arbetsgivaren och arbetstagarerna. Man kan ha partiell vårdledighet fram till att barnet börjar i tredje klass.

Till sjöss fungerar partiell vårdledighet som så att om en sjöman t.ex. jobbar en vecka och är ledig en vecka (dvs. två veckors arbete per månad), så arbetar han eller hon en vecka och är ledig i tre veckor vid partiell vårdledighet.

Med det första barnet arbetade Laivo förlängda veckoslut och samlade på så sätt på sig en veckas arbete per månad.

– Med det andra barnet var arbete i en vecka och ledighet i tre veckor en bättre lösning för båda parter, berättar Laivo.

Tack var den partiella vårdledigheten och arbetsgivarens flexibilitet har Laivo kunnat vara hemma med barnen.

Siemann har fast jobb, men har från sidan sett hur det har blivit svårare för många kollegor att hitta arbete till sjöss.

– När jag började till sjöss var det ganska lätt att få extrajobb. Extrapersonalen fick tidsbestämda avtal i upp till tre månader, som sedan bara förnyades när de gick ut.

– Nu har tiderna förändrats även på fartygen och för många finns det inga jobb tillgängliga, säger Siemann sympatiskt om dem som för närvarande kämpar för att få jobb till sjöss.



TAX FREE

SÄLJAREN MARJO SÄDE:

Corona tog mina restauranger – fartygsarbetet räddade mig

YTORNA, möblerna och kassorna i Tax free-butiken uppdaterades och förnyades. Precis vid ingången till butiken möts man av Fazers egen lilla shop-in-shop.

– Fazers shop-in-shop fascinerar bl.a. de asiatiska turisterna, som säger Wow! och fotar den spektakulära presentationen, säger säljaren **Marjo Såde** glatt.

Olika produktmärken, som Milka och Toblerone, hade med sig egna möbler till butiken, vilket skapar livfullhet.

– Den nya butiken är trevlig att sköta och hålla i ordning. Nu när sommarsäsongen börjar ser vi hur det går, skrattar Såde.

Vid renoveringen gjorde man om hyllsystemen. Hyllorna ser alltid bra ut och eventuella saldofel upptäcks på en gång.

– Det automatiska systemet har med sig fler varor till butiken tre gånger om dagen: det kommer färre varor på en gång, men oftare.

– Hyllorna i butiken är alltså aldrig tomma. Även om man på fartygen talar om en "automat" är det i praktiken människor som sköter lager- och butiksarbetena.

När det finns x antal produkter kvar på hyllan skickas information om det till systemet och nere i lagret kör lagerchefen och lagerarbetarna listor och tar produkterna till butiken för påfyllning.

Den förnyade butiken fick fler kassor.

– I och med renoveringen fick vi fyra självbetjäningsskassor. Det är nytt, det är nu-tid och framtid. Man kan också betala för produkter med åldersgränser under tillsyn i självbetjäningsskassan.

Corona tuktade företagaren – fartygsarbetet gav en ny riktning i livet

Marjo Såde har arbetat på fartyget i två år nu: först som extrapersonal i ett år och nu som fast anställd.

– Jag är företagare som tuktades av corona. Jag bytte bransch när jag tvingades lägga ner mitt företag på grund av corona.

Såde har 15 års erfarenhet från detaljhandeln och arbetade som butikschef innan hon blev egenföretagare.

– Jag hade två restauranger, varav jag grundade den ena strax före coronan. Den andra restaurangen hann jag ha i fyra månader innan coronan slog till. När man började dela ut stöd nekades jag därför stöd eftersom förutsättningarna för att få stöd inte uppfylldes med inkomster från två verksamhetsställen, då jämförelsen baserades på inkomster från ett verksamhetsställe trots att kostnaderna var dubbla och antalet anställda dubbelt. Väggen kom emot mig och jag fick ansöka om konkurs.

– Då upplevde jag orätt och orättvisa, liksom många andra företagare som kanske hade startat en restaurang under coronatiden och det inte fanns jämförande siffror för att få stöd. Sedan beviljades stöd ändå till t.ex. skalföretag.

Såväl hushåll som företag betalar fortfarande räkningar från coronatiden.

Tack vare Såde starka natur lät hon sig inte nedslås, utan bestämde sig för att gå vidare i livet med ren viljestyrka. Hon arbetade några år på ett sjukhus som vikarie för en kostserviceledare, där hon kunde slicka sina sår och tänka över saker och ting. Eftersom Såde har utbildning och arbetserfarenhet inom både den kommersiella sektorn och kundservice, tänkte hon att arbetet i en fartygsbutik skulle passa henne.

– Jag tänkte att jag skulle söka sommarjobb till sjöss, och här är vi nu. Jag blev fast anställd i april. Som tur är sökte jag precis när man sökte folk till fasta tjänster i butiker, jag sökte och fick jobbet. Jag är oerhört glad och tacksam för min nya fasta karriär och livet till sjöss med en så kort arbetshistoria.



GIFTS & KIDS

"HELT UNDERBAR", beundrar försäljaren **Maarit Lehtinen** den förnyade Gifts & Kids -butiken. I den nedre delen av butiken hittar du vuxenprodukter och längst bak barnartiklar. Den nya butiken är större och lika färgglad som en påse godis. 🍬

Arbetsminister Matias Marttinen: **Utan en fungerande sjötrafik skulle samhället stanna av helt**

Västkusten sträcker sig från Åbo till Karleby. Den 500 km långa västkusten är av stor betydelse för Finlands försörjningsberedskap, eftersom det finns flera fabriker, företag och hamnar i området.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER REETTA VÄHÄ-AHO OCH SAANA LAMMINSIVU



Av Finlands
35
hamnar ligger
19
på västkusten.

Västkusten är ett nav för försörjningsberedskapen

Den 6 maj anordnade forskningscentret för marin logistik/SAMK ett seminarium om västkustens försörjningsberedskap. Företag, experter och myndigheter samt personal från yrkeshögskolorna deltog i evenemanget.

Seminariet invigdes samma dag av raumobon **Matias Marttinen** (Saml.), som utsetts till ny arbetsminister och som talade med allmänheten via videolänk.

– Västkusten är viktig för hela det finska samhället och handeln: mer än 90 procent av vår export och mer än 80 procent av vår import sker till sjöss, så det är tydligt att samhället skulle stanna av helt utan en fungerande sjötrafik.

– På Östersjön har risken för störningar ökat och vi måste förbereda oss för dem, påminde minister Marttinen.

Medan Marttinen talade kunde man genom fönstret på Merimäki i Raumo se den finska marins fartyg, som hade en stor militärövning den 5–9 maj utanför Raumo. Enligt arbetsministern måste försörjningsberedskapen stärkas inom flera olika sektorer.

– Investeringar för mer än 70 miljarder euro har gjorts i den gröna omställningen på västkusten. Finlands försörjningsberedskap är en speciell typ av exportprodukt, betonade ministern.

Företagens försörjningsberedskapsarbete är i ett tidigt skede

Nina Pere är verkställande direktör för Raumo handelskammare och hade samlat in information från företag i Satakunda om deras nuvarande beredskap för olika störningar.

– Först kom covid och sedan började det ryska anfallskriget, vilket fick många företag att vakna upp och vidta åtgärder.

– Utredningen visar dock att försörjningsberedskapsövnin-
gen i genomsnitt är ganska svag i många företag. Nu är det viktigt att lära sig att tänka brett och förbereda sig för olika scenarion som gör att vi kan klara oss vid olika störningar och kriser.



Matias Marttinen, arbetsminister från Raumo, känner väl till sjöfarten och vet hur viktig den är för hela Finland.

Enligt utredningen från Raumo handelskammare har mer än 60 procent av företagen själva vidtagit beredskapsåtgärder genom att lagra kritiska material och reservdelar och förberett sig vad gäller externt utrustningsunderhåll.

– Många företag har tänkt om sina produktions- och logistikkedjor och börjat ha egna reservdelslager. Det är dyrt att ha dubbla funktioner.

Vad händer om strömmen är borta och bränslet slut?

Raumo handelskammare utredde också hur länge ett företag kan fortsätta sin verksamhet om elförsörjningen avbryts. Svaren visade att 62 procent av företagen inte kan fortsätta sin verksamhet i ett enda dygn och 15 procent i bara ett dygn. Endast tio procent av företagen kan fortsätta sin verksamhet i tre till sju dagar.

En bruten bränsleförsörjning har lika dramatiska effekter på företagens verksamhet: 51 procent av företagen kan inte fortsätta sin verksamhet om det inte finns något bränsle och 21 procent i mindre än ett dygn. Avbrott i hushållsvatten och IKT och telekommunikation gör det också svårt – eller till och med omöjligt – för företagen att bedriva verksamhet.

I Raumos handelskammare funderar man nu på sätt att stödja företagen i deras kriställighet.

– Företagen behöver hjälp utifrån för att förbereda sig för olika saker. Försörjningsberedskap innefattar flera olika delområden, från råvaror och reservdelar till energiproduktion och logistik, kommunikation och arbetstagare.

Det moderna samhället fungerar elektroniskt. Cybersäkerhet är en del av försörjningsberedskapen, men redan som term ett monster bakom dörren.

– Det är svårt att prata med företagen om informationssäkerhet och cybersäkerhet eftersom de är rädda för att de har problem, även om vi försöker hjälpa dem med informationssäkerheten, säger lektor **Jere Grönman** från SAMK.

Hamnar, viktiga transportnav

Det är bra för företag att ligga på västkusten. På andra sidan Finland, nära den östra gränsen, är det svåra tider. Det är också bra



Hamnar och sjötrafik får inte under några omständigheter stanna upp, betonar Jukka Mustola, beredskapschef vid Finlands Hamnar.

att sprida funktioner i söder innanför ring III till andra delar av Finland.

– Utredningar har visat att stora logistiknav och lager i köpcentrum i ring III kan behöva spridas även till andra håll i Finland, säger **Taru Ruutiainen**, beredskapsexpert vid Försörjningsberedskapscentralen.

Västkusten har flera viktiga finska hamnar från vilka produkter kan skeppas vidare.

– Hamnarna och sjötrafiken får inte under några omständigheter stanna av, säger **Jukka Mustola**, beredskapschef vid Finlands Hamnar.

Mustola är poolsekreterare för Försörjningsberedskapscentralens Hamnpool. Hamnpoolen etablerades 2022 och består av 27 företag och 15 hamnar. Mustolas arbetsbeskrivning inkluderar att skissa upp olika hotscenarier och förberedelse för dem. En del av dem låter som science fiction, men kan inträffa i framtiden.

– År 2050 måste fartygen ha utsläppsfria bränslen. Framtidens bränsle är ammoniak – alla andra bränslen är bara mellanting, förutspår Mustola.

I hamnarna utreder man för närvarande hur man kan säkerställa sin egen energiförsörjning. Ska man ta reservkraft från ackumulatorer, vindkraft eller kanske isbrytare i händelse av en störning? Det har man visst funderat på i Björneborg.

– Under våren besöker jag sju olika hamnar och går igenom deras beredskap. En del av hamnarna är fortfarande försörjningsberedskapskritiska, säger Mustola, som har mycket kvar att göra.

Svaren visade att

62 %

av företagen inte kan fortsätta sin verksamhet i ett enda dygn och

15 %

i bara ett dygn.

– Dessutom är det viktigt att dela med sig av lärdomar som rör t.ex. arbetssäkerhet med andra hamnar.

Hamnarna är specialiserade. Trots det kan de ersätta varandra och fördubbla sin verksamhet i undantagsförhållanden. Hamnarna har kapacitet. Försörjningsberedskapscentralen genomför ständigt olika projekt och övningar i hamnarna.

– Det är bara genom att öva som vi lär oss att samarbeta bättre i en verklig situation, när det sitter ryggraden.

Oljeolycka i Finska viken det största hotet

Enligt Mustola är det största hotet på Östersjön en naturkatastrof och ➤



Taru Ruutiainen, regional beredskapsexpert vid Försörjningsberedskapscentralen, och Jukka Mustola, beredskapschef vid Finlands Hamnar, lyfte fram vad västkusten och Finland behöver förbereda sig på i ett längre perspektiv.

Putins spelbok

Hamnpoolens beredskapschef Jukka Mustola blickar långt in i framtiden och förbereder sig för olika hot.

– Afrikas befolkning växer med 40–50 miljoner per år. Familjens äldsta son ger sig iväg för att söka en inkomst. Klarar Europa miljontals flyktingar? Invandrare är en del av Putins spelbok. Målet med den arabiska våren är att försvaga Europeiska unionen.

Wagner-trupper har samlat mineraler från Sahelregionen till Putins krigskassa.

– Ryssarna klarar av misär. Vi måste också härda oss.

Som tur är finns det konkreta sätt att göra det:

– Varje år delar alliansen ut 15 miljarder dollar för infrastrukturutveckling, som vi skulle kunna utnyttja, påpekar Mustola.

Beredskapsexpert **Taru Ruutiainen** från Försörjningsberedskapscentralen gav en bred presentation av beredskapen i Satakunda-området.

– Försörjningsberedskapscentralens verktyg Häiriöhyrrä kan användas för att förbereda sig för olika riskscenarion, tipsade Ruutiainen.

Vid Försörjningsberedskapscentralen förbereder man sig för och övar också på arbetskonflikter.

– Under hamnstrejckerna var man vid vattenverket oroliga för hur man skulle hålla igång processerna. Nu förbereder vi oss även för det här och för strejker, berättade Ruutiainen.

Tidningen Sjömannen hälsade på Hamnpoolens beredskapschef Jukka Mustola efter seminariet och påpekade att besättningsgarna på finska fartyg och hamnpersonalen skulle kunna delta i planeringen av Finlands försörjningsberedskap. Försörjningsberedskapscentralen, myndigheterna och företagen planerar för närvarande saker och ting med varandra.

– Besättningsgarna och arbetstagarna bör aktivt tas med i planerings- och övningsarbetet. Det gäller att få igång ett konstruktivt samarbete, för inget annat är lika viktigt för Finland i undantagsförhållanden som sjöfarten.

Minna Keinänen-Toivola är ledande forskare vid forskningscentret för marin logistik och sammanfattade vid temasamtalet att det är människor som skapar försörjningsberedskapen. 🇫🇮



I debatten om försörjningstrygghet togs frågan om företagens tillgång till kvalificerad arbetskraft upp som en fråga om försörjningstrygghet. Kunskap om teknik och infrastrukturverksamhet är värdefull i det oförutsägbara. AI ger snabbhet i arbetet, men den ersätter inte människor och logiskt tänkande.

I debatten från vänster: ledande forskare Minna Keinänen-Toivola / SAMK, verkställande direktör Nina Pere för Raumo handelskammare, beredskapschef Jukka Mustola vid Finlands Hamnar och beredskapsexpert Taru Ruutiainen från Försörjningsberedskapscentralen.

enkelskrovsfartyg som används av den ryska skuggflottan.

– I slutet av april lyckades vi förhindra en riktigt stor katastrof när ett fartyg var på väg att köra på grund i Borgå. Katastrofen var mycket nära, säger Mustola, som har arbetat som sjöofficer i 30 år och känner till sjöfarten mycket väl.

Om sjötrafiken mellan Helsingfors och Tallinn skulle stanna upp leds trafiken från

västkusten över Bottenviken till Sverige. Det är dock bra att komma ihåg att varje land är själviskt i en krissituation.

– Om det blir kris kommer Sverige säkert först att se till att de egna sjöförbindelserna och logistiken fungerar smidigt. Göteborg är en stor hamn och ligger direkt vid Nordsjön. Svenskar och danskar har tillgång till Öresund.

Kiila-rehabiliteringen

FÖR SJÖFARARE, HÄRMÄ REHAB & SPA

Kiila-rehabiliteringens mål är att främja och stödja din arbetsförmåga och hjälpa dig att hålla dig kvar i arbetslivet. När rehabiliteringen sätts in tillräckligt tidigt, så ger det dig de bästa förutsättningarna att kunna fortsätta arbeta.

FÖR VEM?

- Du har fast anställning.
- Sjukdom försvårar ditt arbete.
- Du har redan fått stöd från företagshälsovården och arbetsplatsen, men det verkar som att ytterligare insatser behövs för att du ska få det stöd du behöver.
- Du behöver experthjälp i yrkes- och arbetshälsorelaterade frågor som rör din hälsa och personligt välbefinnande.

TILL KIILA-REHABILITERINGEN VÄLJS PERSONER

- Vars arbetsförmåga har försämrats på grund av sjukdom och sjukdomen bedöms kunna försämra arbetsförmågan och förvärvsmöjligheter ytterligare inom de närmaste åren
- Rehabilitering är för dem som man har sett behöver stöd, och där hjälpen från arbetsplatsen och företagshälsovården inte längre räcker.
- När man bedömer hur mycket arbetsförmågan har försämrats ser man till hela situationen – sjukdomen är en del av den bedömningen.

HUR IDENTIFIERAR MAN BEHOVET AV KIILA-REHABILITERING:

- Fysisk och psykisk belastning har orsakat förändringar i hälsotillståndet och svårigheter att klara av arbetsuppgifterna.
- Symtomen förvärras i arbetet, användningen av företagshälsovårdstjänster är omfattande och sjukfrånvaron är frekvent.
- Ändringar i arbetsuppgifter och arbetsarrangemang har genomförts.
- Möjligheterna till stöd från arbetsplatsen och/eller företagshälsovården har utretts, men vidtagna åtgärder har inte tillräckligt förbättrat arbetsförmågan.

LÄNGD:

Rehabiliteringskursen innehåller 1 öppenvårdsdag (kan ske på distans) och 3 grupperioder (totalt 13 dygn) på plats vid Härmä Rehab & Spa. Mellan grupperioderna hålls 5 individuella samtal samt digital rehabilitering och ett avslutande samtal inom 2 månader efter den sista grupperioden. Rehabiliteringen genomförs under en tidsperiod på 1–1,5 år.



TIDPUNKTERNA FÖR SVENSKSPRÅKIG KIILA-KURS NUMMER 94031

Inledande samtal samt öppenvårdsdag under perioden
24.11.2025 – 18.1.2026

1. Grupperioden 5 dygn 19 – 23.1.2026
2. Grupperioden 5 dygn 11 – 15.5.2026
3. Grupperioden 3 dygn 2 – 4.11.2026

Plats: Härmä Rehab & Spa, Vaasantie 22, 62375 Ylihärmä

SÅ HÄR ANSÖKER DU OM KIILA-REHABILITERING:

Ta kontakt med din företagshälsovård och diskutera din situation med läkare. Läkaren skriver ett B-läkarutlåtande för din ansökan. Skicka rehabiliteringsansökan KU 101r, en yrkesinriktad utredningsblankett KU 200r (som du fyller i tillsammans med din närmaste chef) och läkarens B-utlåtande till Folkpensionsanstalten på adressen FPA, PB 10, 00056 PA eller via FPA:s e-tjänst senast 24.9.2025. Meddela även Eva Westerbacka via e-post när du har lämnat in ansökan! När du fått ett positivt beslut från FPA kommer serviceproducenten att kontakta dig per telefon för att boka en tid för den första kartläggningen.

INFORMATION:

Jessica Havulehto

sakkunnig inom rehabilitering och arbetshälsa
jessica.havulehto@harmankuntoutus.fi
+358 (0) 50 5160360

Eva Westerbacka

pensionsspecialist och arbetshälsoexpert vid
Sjömanspensionskassan
eva.westerbacka@sjomanspensionskassan.fi
+358 (0)10 633 9972

Vattenvägsdagen 2025:

HUR SER FINLANDS vattenvägs- förbindelser MED VÄRLDEN UT?

vesitiet.org


TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER SAANA LAMMINSIVU

Staffan Herlin är ordförande för Vattenvägar i Finland rf och berättar att han kommer till Vattenvägsdagen 2025 med resväskan under armen.

– Jag kom hit direkt från Tallinn. Tunneln börjar närma sig nära det första spadtaget, säger Herlin med en skräll i sitt öppningsanförande på seminariet.

Herlins konstaterande säger mycket – men är förbryllande. Alla detaljer som han hänvisar till blir hängande i luften. Ska man bygga en tunnel till Tallinn? Vilka är med i projektet? Finns det redan avtal? Och varför känner inte allmänheten till projektet?

Vattenvägar i Finland rf främjar och utvecklar Finlands vattentrafik och dess verksamhetsförutsättningar som en del av det landstäckande trafiknätet. Föreningen representerar olika rederier och industri- och logistikaktörer i Finland. Av landskapen är Kaakonkulma, dvs. Södra Karelens förbund, med.

Vattenvägsdagen ordnas årligen och är ett forum där man går igenom aktuella frå-



Vattenvägar i Finland rf:s verksamhetsledare Merja Salmi-Lindgren.

gor som rör vattenvägarna. Föreningens verksamhetsledare **Merja Salmi-Lindgren** bjöd in bra talare till Vattenvägsdagen våren 2025.

Finlands framtida internationella förbindelser

Slump eller inte, efter Herlins öppningsanförande kliver **Tiina Haapasalo**, sakkunnig vid Finlands näringsliv EK, upp på scenen. Hon berättar att EK, Palta, Rakennusteollisuus och Destia tillsammans har gjort en utredning om hur Finlands framtida internationella förbindelser med världen ser ut. Vilka förväntningar har företagen på förbättringen av den internationella tillgängligheten?

De internationella förbindelser som granskas i rapporten är: Den internationella flygtrafiken, Via Baltica, den interna trafiken på Östersjön, Västeuropa och Atlanten, Helsingfors-Stockholm-Köpenhamn, Kvarnen, Bottenviksbågen och norra Sverige och Norge.

Baserat på utredningen presenterar EK åtgärder för att förbättra förbindelsen i väst: En EU-spårbredd måste ordnas till Uleåborg, Brahestad och Rovaniemi, Östersjötrafiken måste tryggas och flygtrafiken måste bli konkurrenskraftig. EK föreslår också en fast trafikförbindelse som förenar Finland med det europeiska fastlandet via Östersjön.

Haapasalo tar upp en karta över Finland på skärmen med två bro- eller tunnelalternativ: den ena går från Vasa till Umeå och den andra från Helsingfors till Stockholm. Från Helsingfors till Tallinn har man ritat upp endast en tunnel.

– Den fasta västförbindelsen betjänar inte bara trafiken och ekonomin, utan gynnar också säkerheten och försörjningsberedskapen, förklarar man på bilden.

Mikko Niini har arbetat inom finskt skeppsbyggande och frågar Haapasalo om EK inte litar på de tjänster som sjöfarten erbjuder, då man utreder en fast förbindelse från Finland till det europeiska fastlandet.



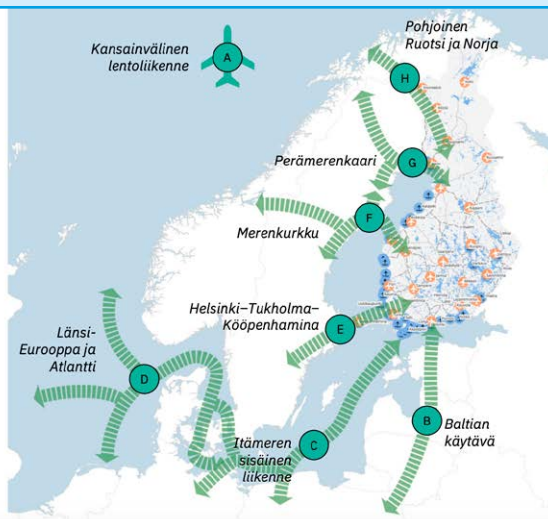
Vattenvägar i Finland rf:s ordförande Staffan Herlin



EK:s ledande sakkunnig Tiina Haapasalo

Tarkastellut kansainväliset yhteydet

- A. Kansainvälinen lentoliikenne
- B. Baltian käytävä
- C. Itämeren sisäinen liikenne
- D. Länsi-Eurooppa ja Atlantti
- E. Helsinki–Tukholma–Kööpenhamina
- F. Merenkurkku
- G. Perämerenkaari
- H. Pohjoinen Ruotsi ja Norja



EK palta RAKENNUS-TEOLLISUUS DESTIA

Ehdotukset länsiyhteyksien vahvistamiseksi



- ✓ Selvitys kiinteästä liikenneyhteydestä Itämeren ylitse



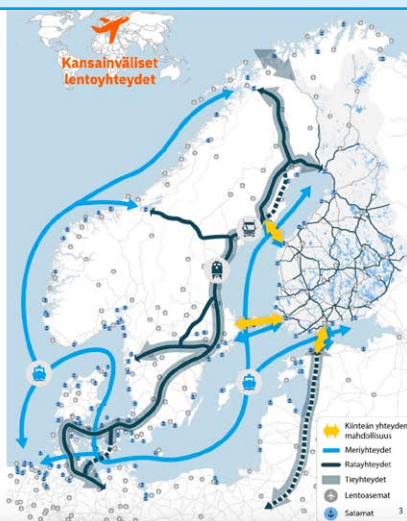
- ✓ EU-raideleveys Ouluun, Raaheen ja Rovaniemelle



- ✓ Turvattu meriliikenne Itämerellä



- ✓ Kilpailukykyä ja kasvua lentoliikenteeseen



EK palta RAKENNUS-TEOLLISUUS DESTIA

EK:s ledande sakkunnig Tiina Haapasalo försäkrar att förtroende finns, men att EK och deras samarbetspartner för närvarande vill utreda alla möjliga olika transportalternativ med anledning av det förändrade världsläget. Haapasalo betonar att åtgärder som presenteras i rapporten, dvs. även fasta förbindelser, måste främjas så fort som möjligt – redan den här regeringsperioden – eller senast nästa.

– Regeringen bör starta en utredning för att undersöka tre alternativ för en fast förbindelse: Helsingfors–Tallinn, Helsingfors–Stockholm–Köpenhamn och Vasa–Umeå, fastställer också EK:s diabil.

Enligt EK måste utredningsarbetet inledas omedelbart och den fasta förbindelsen skulle förverkligas stegvis under 2030–2040–2050.

På Vattenvägsdagen påminde tidningen Sjömannen EK:s ledande sakkunnig Tiina

Haapasalo om de säkerhetspolitiska hoten mot kablar och tunnlar.

– Beaktar EK:s rapport riskerna mot kablar, tunnlar och olika fasta förbindelser över havet? Hur skulle investeringarna inansieras? Tunneln till Tallinn, som skissats av **Peter Vesterbacka**, skulle finansieras med pengar från Kina.

Framtiden, hoten och möjligheterna för vattentrafiken på Östersjön

Nästa talare, Traficoms sjöfartsdirektör **Sanna Sonninen**, berättar hur man förbereder sig för olika störningar och förbättrar sjösäkerheten på Östersjön. I december tog de finska myndigheterna fast fartyget Eagle S, som är registrerad på Cooköarna, för misstanke om kabelbrott. Man lärde sig mycket av operationen, men det finns fortfarande mycket kvar att göra, vilket kräver kontroller av många olika delområden.

Rysslands skuggflotta är alltjämt ett problem på Östersjön. Man måste satsa på övervakningen av fartygstrafiken. Säker navigering, dvs. ruttval för fartyg och kontroll av farlederna, förbättrar sjöfartssäkerheten. Man måste se till att fartygen är sjödugliga och följer internationella standarder. Fartygens ägarförhållanden, dvs. information om vem som är den verkliga ägaren av ett fartyg, samt ansvarsförsäkringar kräver ännu effektivare åtgärder.

Sjöfartsdirektör Sanna Sonninen har gjort personsäkerhet och välmående till huvudpunkten i sin presentation. Det inkluderar besättningens hälsa och säkerhet, sjöräddnings- och evakueringsförfaranden, psykiskt välmående och arbetsförhållanden samt utbildning och behörighet för besättningen. Operativ säkerhet inkluderar t.ex. säker drift av fartyg och riskhantering samt arbets- och vilotider för besättningen. Man förbereder sig för och övar på nödsituationer – och även nya hot.

Besättningarna måste inkluderas i arbetet för att utveckla sjöfartens försörjningsberedskap

Det är bra att se att sjöfartsdirektör Sanna Sonninen betonar framför allt personalsäkerheten och välmåendet i sjösäkerheten. I och med att Östersjön blivit alltmer instabilt när det gäller säkerhetspolitiken är omsorg om besättningen och deras psykiska ork samt konkret förbättring av säkerheten de viktigaste sakerna inom sjösäkerheten som myndigheterna och rederierna nu måste satsa på. Utan en besättning åker ett fartyg inte någonstans.

Bland besättningarna har man nämligen upptäckt att försörjningsberedskapen för Finlands sjöfart för närvarande utvecklas av Försörjningsberedskapscentralen, myndigheterna och rederierna, men besättningarna



Traficoms sjöfartsdirektör Sanna Sonninen



har inte bjudits in till arbetsgrupperna alls. I sista hand är det fartygets befälhavare och besättning som ansvarar för en säker transport av fartyget – och Finlands import- och exporttransporter. Inte ett enda fartyg sköts av en myndighet, ett rederi eller Försörjningsberedskapscentralen, utan det transporteras av en yrkesskicklig besättning. Representanter för besättningarna måste inkluderas i arbetsgrupperna.

Skogsindustrin hämtar råvirke från allt längre bort

Skogsindustrins logistikchef **Alina Koskela** presenterade utvecklingen av skogsindustrins transportbehov på Vattenvägsdagarna. Skogsindustrins andel av värdet på Finlands varuexport är ca 16,8 procent. År 2024 exporterades produkter från skogsindustrin från Finland för 12,1 miljarder euro. År 2024 exporterades mest kartong (3,3 miljarder), därefter träindustriprodukter (2,9 miljarder), papper (2,6 miljarder) och kemisk massa (2,5 miljarder).

Skogsindustrin sysselsätter direkt ca 38 400 personer och den indirekta sysselsättningseffekten är hela 82 800 personer runt om i Finland.

Befolkningen blir äldre i Finland och världen. I framtiden kommer det att behövas mer hygienprodukter och textilier, för vilka efterfrågan kommer att öka. Som förpackningsmaterial ersätter trä och derivat av det plastprodukter. Skogsindustrin har tillväxtpotential, men det sker inte utan forskning och produktutveckling, vilket Finland lyckligtvis satsar på.

Trä importeras till sjöss – inte längre via järnväg

År 2021 importerades 9,3 miljoner kubik trä till Finland från Ryssland. Till följd av Ryss-

lands anfallskrig skaffas trä från Finland och närliggande länder, mest från Baltikum och Sverige. Trä måste hämtas från ännu längre bort.

År 2024 importerades drygt 2 miljoner ton rundvirke till sjöss och en liten del via landsväg. Järnvägstransporterna har lagts ner helt. Mest råvirke importeras till Fredrikshamn-Kotka hamn – som mest knappt 800 000 ton per kvartal. Raumo är också en viktig importhamn för råvirke: Metsä Groups sågverk i Raumo inledde sin verksamhet 2022.

Enligt Skogsindustrins logistikchef Alina Koskela består utmaningarna i närsjöfartens och kusttransporternas utvecklingsutsikter av tillgången till fartygsutrustning och lastningsinfrastruktur. Skogsindustrin är också orolig för närsjöfartens roll om närtrafiken på Östersjön skulle störas till någon del.

Transporter på inre vattenvägar och flottning

Skogsindustrin är stor användare av Finlands farleder. Inom Finland transporteras ca 80 miljoner ton råvaror, biprodukter och produkter om året. Hela 4 000 transporter med trä- och biprodukter lämnar enskilda vägar varje dag.

I Finland är utmaningen för skogsindustrin bristen på förare och det försämrade skicket på vägnätet.

Därför har flera företag börjat med flottning för att lindra bristen på kapacitet. Flottning har potential, men utmaningen är en begränsad och åldrande fartygsutrustning, tillgången till besättning och risker för strängare EU-bestämmelser.

De flesta transporterna i Fredrikshamn-Kotka sker med utländskt tonnage

På Vattenvägsdagen pejlade **Tomi Rautio**, styrelseordförande för Finlands Skeppsmäklare, trafiken på Östersjön i dag och i framtiden. Finlands Skeppsmäklare (Shipbrokers Finland) representerar 40 företag i Finland som erbjuder sjötransporter eller relaterade tjänster. Föreningens medlemsföretag är agenter, skeppsmäklare, hamnoperatörer och finska och utländska rederier.

Ca 70 procent av de fartygsbesök som Finlands sjötransporter behöver görs med utländsk fartygskapacitet. I ton importeras mest frakt till Finland till oljeraffinaderiet i Sköldvik.

Fredrikshamn-Kotka hamn är i ton Finlands största hamn vid sidan om Helsingfors. Finska fartygs andel av frakterna i Fredrikshamn-Kotka är anmärkningsvärt mindre än de utländska: År 2024 transporterade finska fartyg ca 1 000 000 ton gods och utländska fartyg resterande 11 000 000 ton därifrån. Även transporterna i Raumo hamn (ca 4 000 000 ton) – dit man transporterar mycket av t.ex. Skogsindustrins produkter – sköts nästintill helt med utländskt tonnage.

Vid en granskning av transporterna av olika godsklasser med finska och utländska fartyg transporterade finska fartyg mer styckegods än utländska fartyg 2024. Vad gäller andra produkter transporterar vi mindre. De stora transportmängderna av skogsindustrins produkter som papper och kartong, kemisk massa och råvirke med utländskt tonnage sticker alltså i ögonen. Mer kemikalier, gödsel och spannmål transporteras med fartyg under främmande flagg.

Höjda farledsavgifter i början av 2025

Finlands Skeppsmäklare anser att höjningen av farledsavgifterna i början av 2025 försvagar Finlands logistiska konkurrenskraft. Farledsavgiften samlas in per fartyg från fartyg som besöker Finland. Rederierna överför denna avgift av skattenatur från transporterna till priser som tas ut av kunderna.

– I sin nuvarande form snedvrider lagen om farledsavgifter marknaden och förhindrar bästa möjliga serviceutbud för sjötransporter för det finska näringslivet, lyfte Finlands Skeppsmäklares styrelseordförande **Tomi Rautio** fram på Vattenvägsdagen.

Om man av någon anledning ändå inte vill frånga farledsavgiften borde man granska lagens struktur och vart avgifterna riktas ännu mer kritiskt. ⚓



Skogsindustrins logistikchef
Alina Koskela



Finlands Skeppsmäklares
styrelseordförande Tomi Rautio

En sjukdom man måste genomlida

SJÖMANNEN: Jag har en visstidsanställning hos ett rederi och den upphör om tre veckor. För ett par veckor sedan fick jag veta att jag är allvarligt sjuk och fick komma till operation på en gång. Jag kan inte arbeta på kanske flera månader. För hur lång tid har jag enligt lagar och kollektivavtal rätt till lön för sjukdomstid? Vad gör jag sen när löneutbetalningen upphör? Och om jag aldrig mer får ett sjömansläkarintyg?

JURISTEN: Enligt 2 kap. 10 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) har en arbetstagare som på grund av sjukdom eller skada är förhindrad att utföra sitt arbete under den tid hindret varar rätt till full lön, dvs. lön för sjukdomstid. Fartygets befälhavare har denna rätt för 90 dagar (oberoende av trafikområde), andra arbetstagare i utrikestrafik för högst 60 dagar och i inrikestrafik för högst 30 dagar. Motsvarande bestämmelser finns också i utrikesfartens kollektivavtal. Till exempel på isbrytare som i sin grunduppgift opererar i inrikestrafik betalas enligt kollektivavtalet lön för sjukdomstid ut på samma sätt som i utrikestrafik, dvs. för högst 60 dagar. Kontrollera tidsperiodens längd i kollektivavtalet!

Enligt samma lag och 11 § i samma kapitel har en arbetstagare i en situation där arbetsgivaren har upphävt arbetsavtalet och arbetstagaren är oförmögen att utföra sitt arbete på grund av sjukdom eller skada när anställningsförhållandet upphör rätt till ersättning som motsvarar lönen för sjukdomstid. En förutsättning för detta är att arbetstagaren om anställningsförhållandet hade fortsatt hade haft rätt att få lön under sjukdomstiden, dvs. den maximala tiden på 60 dagar har inte gått ut.

I lagens förarbeten eller rättslitteratur tar man inte separat ställning till den situation där anställningsförhållandet upphör baserat på att avtalet ingåtts för viss tid och inte på arbetsgivarens uttryckliga beslut att säga upp eller häva anställningsavtalet. Ett arbetsavtal som ingåtts för viss tid på arbetsgivarens initiativ kan dock betraktas som ett arbetsavtal som avslutas av arbetsgivaren. Denna tolkning stöds av skyldigheten att bemöta arbetstagaren opartiskt och principen om icke-diskriminering enligt 2 kap. 2 § i sjöarbetsavtalslagen. Bestämmelsernas ratio – omsorg om en arbetsoförmögen arbetstagare och dennes utkomst – motiverar också en visstidsanställd arbetstages rätt till ersättning som motsvarar lönen för sjukdomstid. Inte heller i sjöarbetskonventionen, som fastställer minimivån för arbetsgivarens omsorgsplikt, begränsas arbetsavtal som ingått för viss tid utanför löneutbetalningsskyldigheten efter att anställningsavtalet har upphört. I världen överlag är arbetsavtal för viss tid huvudregel inom sjöfarten.

Med full lön avses enligt lagens förarbeten bl.a. lön enligt kollektivavtalet. I praktiken betalas alltså garantilön eller total lön enligt kollektivavtalet ut för sjukdomstid. Utrikesfartens passagerarfartygsavtal innehåller särskilda bestämmelser om betjäningssarvode som gäller under sjukdomstid. Motsvarande ersättning är till sin storlek enligt ordalydelsen samma som lönen för sjukdomstid.

Därmed betalar arbetsgivaren först lön under sjukdomstid enligt 10 § fram till att ditt anställningsförhållande upphör och därefter ersättning som motsvarar lön under sjukdomstid enligt 11 § för så många dagar som kvarstår av de 60 dagarna. Du får alltså betalt för totalt 60 dagar av arbetsgivaren.

Någon orsak till arbetsoförmågan har inte exkluderats ur arbetsgivarens skyldighet att betala lön för sjukdomstid och ersättning, utan alla sjukdomar, behandlingsåtgärder, skador och men oberoende av var de inträffade, deras diagnos eller orsak till att de uppstod hör till den. Endast den omständighet att arbetstagaren själv har orsakat sin arbetsoförmåga avsiktligt eller genom grov vårdslöshet leder till förlorad lön och ersättning. Arbetsgivarens löneutbetalningsskyldighet förutsätter och är inte heller i övrigt på något sätt bunden till om arbetstagaren har rätt att få dagpenning enligt sjukförsäkringslagen baserat på arbetsoförmågan i fråga eller om han eller hon trots sjukdomen fortfarande någon gång kan få ett sjömansläkarintyg eller dispens. Det är i själva verket helt tvärtom: enligt sjöarbetskonventionen kan arbetsgivarens löneutbetalningsskyldighet upphöra enligt nationella bestämmelser först när arbetstagaren har rätt till monetära förmåner i enlighet med tillämplig socialskyddslagstiftning.

Enligt fjärde momentet i nämnda 10 § har en arbetsgivare som betalat lön för sjukdomstid rätt att få den dagpenning som enligt sjukförsäkringslagen (1224/2004) tillkommer arbetstagaren. Det samma gäller logiskt sett även ersättning som motsvarar lön för sjukdomstid. Med andra ord betalar FPA ut sjukdagpenning redan för den tid som arbetsgivaren betalar lön för sjukdomstid till dig, men dagpenningen betalas till arbetsgivaren för att täcka lönekostnaden. När arbetsgivarens betalningsskyldighetstid upphör ska du ansöka om och se till att sjukdagpenningen betalas direkt till dig. ⚡

SANNALEENA KALLIO

Författaren är jurist specialiserad på sjöarbetsrätt och har bl.a. varit medlem i delegationen för sjömansärenden

– Sjöfartens infrastruktur kräver inga större investeringar från samhället. En omfattande konsekvensbedömning där man noga utreder även alternativa lösningar borde göras av dessa tre bro- och tunnelprojekt.



Sanning eller önskemål: **Över och under Östersjön på tre ställen**

Enligt Finlands näringsliv kräver säkerhetshoten på Östersjön ett ännu tätare samarbete med väst. Som lösning presenterar man tre bro-tunnelförbindelser i miljardklass över och under Östersjön.

Är det så klokt när det inte ens finns pengar eller politisk vilja till ett entimmeståg?

TEXT JUHA GRANATH BILDER VIS GRAPHICS OCH SEIDI GUZEJEV



Bild: Vis Graphics

sin rapport som publicerades i våras krävde Finlands näringsliv (EK) att regeringen inleder en utredning om tre fasta bro- och tunnelrutter: Helsingfors-Tallinn, Helsingfors-Åbo-Stockholm och Vasa-Umeå.

EK grundar sitt krav på ekonomiska och militära motiv. Det förändrade geopolitiska läget och säkerhetshoten på Östersjön tvingar Finland till ett tätare samarbete med väst.

– Det försämrade säkerhetsläget har redan konkretiserats genom upprepade förstörelser på Östersjön, påminner EK:s verkställande direktör **Jyri Häkämies**.

Om EK:s dröm förverkligas får det stora följder för sjöfarten. Fartygen skulle tappa passagerare och frakten skulle flyttas över till tåg och lastbilar. Bro- och tunnelprojektens kostnader skulle bli enorma.

Rederierna i Finland rf:s verkställande direktör **Tiina Tuurnala** understödjer diskussionen om Finlands internationell ställning, men påminner att sjöfarten är en flexibel och förmånlig trafikform.

– Sjöfartens infrastruktur kräver inga större investeringar från samhället. En omfattande konsekvensbedömning där man nog utreder även alternativa lösningar bor-

de göras av dessa tre bro- och tunnelprojekt, betonar Tuurnala.

Enligt EK:s verkställande direktör Häkämies handlar förslagen om ansemliga summor. Trots det intygar han i en intervju med Yle att kommunikationsministeriet är positiva till projektet.

– Vad det innebär i praktiken är fortfarande oklart, säger Häkämies till Yle.

Ledande sakkunnig **Maria Torttila** vid kommunikationsministeriet tycker att Häkämies ska ha is i magen. Enligt Torttila gäller det att komma ihåg att "balansera ekonomin och tänka på den ekonomiska bärkraften" när man fattar konkreta beslut.

– Ministeriet anser att de just nu viktigaste projekten för att utveckla de internationella förbindelserna är landförbindelserna i norra Finland och naturligtvis åtgärderna för att trygga sjötrafiken och isbrytarna, säger Torttila.

Enligt EK:s rapport skulle man kunna komma igång med projekten redan på 2030-talet. Den mest brådskande utredningen skulle gälla bro- och tunnelprojektet för Helsingfors-Åbo-Stockholm.

Åbo-Stockholm

Rutten Helsingfors-Åbo-Stockholm som Finlands näringsliv vill påskynda skulle börja i Åbo. En kombination av broar och tunnlar skulle korsa 170 km av Östersjön.

I projektet skissas spår från Åbo till Gustavs via Vemo och därifrån djupare in i skärgården. På Åland skulle spåren gå ner i en tunnel under Östersjön och vidare till Sverige.

Vid kommunikationsministeriet har man åtminstone inte än hakat på EK:s förslag.

– Inga utredningar om en fast förbindelse till Stockholm pågår vid ministeriet eller ämbetsverket. Projektet skulle vara oerhört utmanande både på grund av tunnelns längd och skärgårdens särskilda naturvärden, säger ledande sakkunnig Maria Torttila.

En fast förbindelse mellan Åbo och Stockholm anses gynna Åbo mest. Om åbobornas långvariga dröm förverkligades skulle stadens näringsliv sikta in sig ännu

mer på väst, och Åbo och Stockholm skulle bilda ett gemensamt arbets- och besöksområde.

En bro-tågförbindelse från Åbo till Stockholm har jämförts med den 16 km långa bro- och tågförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Man har inte kunnat ge några exakta kostnader, men det rör sig om flera miljarder euro.

– På sin tid kändes förslaget om en bro mellan Sverige och Danmark som en utopi. Nu har den enbart positiva effekter. I det avseendet är dessa realistiska projekt, intygar Finlands näringslivs verkställande direktör Jyri Häkämies i intervjun med Yle.

Tapio Karvonen vid Business Turku Oy är kundansvarig och sakkunnig inom sjöfartsrelaterad näringsverksamhet och anser att effekten som en fast förbindelse mellan Åbo och Stockholm skulle ha på passagerar- och fraktrafiken beror på järnvägens kapacitet.

– Om tåget inte har bilvagnar skulle tågförbindelsen bara konkurrera om passagerare som inte åker med egen bil, vilket är en liten del av alla passagerare.

Enligt Karvonen är det fortfarande svårt att bedöma tågförbindelsens effekt på fraktrafiken.

– Störst effekt skulle den ha om man kunde lasta t.ex. släpvagnar på tåget. Varuleverantörer som kräver snabb transport skulle utgöra den viktigaste målgruppen. Järnvägen skulle inte ha någon betydelse för transporten av bulklast.

Stora och omtvistade projekt motiveras enligt tidens anda ofta med att man ska trygga försörjningsberedskapen. En fast förbindelse till Stockholm motiveras också med att den skulle innebära en ny alternativ väg mellan Finland och Sverige.

– En fast förbindelse är också ett eventuellt mål för ett fientligt anfall. Sjötransporter är enklare att flytta och vid behov sprida till olika hamnar och farleder, påminner Tapio Karvonen.

Tallink Silja vill i det här skedet inte ta ställning till de bro- och tunnelprojekt som Finlands näringsliv presenterar. ➤➤



– Inga utredningar om en fast förbindelse till Stockholm pågår vid ministeriet eller ämbetsverket. Projektet skulle vara oerhört utmanande både på grund av tunnelns längd och skärgårdens särskilda naturvärden, säger ledande sakkunnig Maria Torttila.



Bild: Vis Graphics

– En fast förbindelse är också ett eventuellt mål för ett fientligt anfall. Sjötransporter är enklare att flytta och vid behov sprida till olika hamnar och farleder, påminner Tapio Karvonen.



Från Vasa till Umeå – valfläsk eller en förbindelse att ta på allvar

Broprojektet för flera miljarder euro är också ett utmärkt mål för valfläsk. Europaminister **Joakim Strand** från Vasa gav för ett år sedan i en intervju med svensk radio en rosenklimrande bild av en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå.

Minister Strand sade sig tro att bron står klar senast 2040 och att pengar finns på flera olika håll. Trafikledsverkets projektchef **Aimo Huhdanmäki** leder en grupp som har utrett behovet av en fast förbindelse i Kvarken och dess genomförbarhet.

– Nu talar jag inte om valfläsk, men det gäller att skynda sig om bron ska stå klar 2040. Däremot är vårt utredningsarbete nästan klart, säger Huhdanmäki.

Avståndet mellan Vasa och Umeå är ca 100 km och resan med färja tar knappt fyra timmar.

Trafikledsverket har på basis av regeringsprogrammet utrett en förbindelse mel-

lan Vasa och Umeå och föreslår två huvudalternativ till en fast rutt: antingen en landsvägsförbindelse med en hög och låga broar eller en låg bro och två 3,5 km långa tunnlar under fartygsrutterna i det mittersta skedet av Kvarken.

– I broalternativet hamnar två viktiga fartygsleder under rutten och måste smalas av 500 m åt söder och norr. Den smala leden skulle orsaka isbrytningsproblem på vintern, men de skulle gå att lösa.

– I den andra lösningen skulle en tunnel ersätta den höga bron och på så sätt skulle fartygslederna förbli orörda. Det skulle vara en liknande lösning som tunnelförbindelsen mellan Danmark och Tyskland, säger Huhdanmäki.

Enligt Trafikledsverkets utredning skulle de tekniska problemen med en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå gå att lösa. Däremot är projektets finansiering och de skador som en fast förbindelse skulle orsaka på havets ekosystem fortfarande okända.

– Rutterna går i båda alternativen från det nordvästra hörnet av Replot den rakaste vägen till Umeås hamn. Vi har strävat efter att gå runt skyddsområdena och letat efter de lägsta punkterna, intygar Aimo Huhdanmäki.

I utredningen tar man ställning till projektets kostnader. Det offentliga uppskattade priset för en fast förbindelse är tre till fem miljarder euro. Det förmånligaste alternativet vore en landsväg för lastbilstrafik på en hög bro.

– Tunnelalternativet skulle visserligen inte bli mycket dyrare. I båda fallen skulle trafikmängderna bli såpass små att den samhällsekonomiska lönsamheten skulle bli låg, säger projektchef Aimo Huhdanmäki.

Wasaline, som sköter färjtrafiken mellan Vasa och Umeå, vill inte kommentera projektet.

Inget nytt om tunneln till Tallinn

Finlands Vattenvägar rf:s verkställande

direktör **Staffan Herlin** bröt tystnaden kring tunneln mellan Helsingfors och Tallinn på vårens Vattenvägsdag. Herlin kom direkt från Tallinn och gav den förvirrande kommentaren "tunnelprojektet börjar närma sig nära det första spadtaget".

– Kommentaren var avsedd att vara något sarkastisk, dvs. att det inte har skett något konkret efter den enorma hypen, minns Staffan Herlin om sin oväntade kommentar.

I den lagakraftvunna Nylandsplanen samt Helsingfors och Vandas generalplaner går Tallinn-tunneln från Helsingfors-Vanda flygplats till Ülemiste flygplats i Tallinn i Estland. Därifrån går en förbindelse till Rail Baltica.

Enligt kommunikationsministeriet är tunnelförbindelsen inte aktuell med tanke på det nuvarande säkerhetspolitiska läget.

– Det är tydligt att en fortsatt utredning av tunnelprojektet förutsätter en stark politisk vilja och finansiering, planering och behovsbedömning säger ledande sakkunnig Maria Torttila vid kommunikationsministeriet.

Såpass mycket vilja finns att Nylands förbund fortsätter utredningen av Helsingfors-Tallinn-tunneln och Trafikledsverket undersöker kostnaderna för en tåg-färjan-slutning.

Staffan Herlin, pensionerad kommersiell direktör vid Finnlines, påminner att Helsingfors-Tallinn-tunneln är dyr och därför svår att motivera. Befolkningsunderlagen är små och varuflödena tunna.

– Tanken på en tunnel kommer dock inte att försvinna. Efter utredningarna handlar det om att utveckla säkerhets- och ekonomipolitiken, kring vilken Finland måste nå samsyn med Estland, säger Herlin.

Viking Line förhåller sig lugnt till planerna på en tunnel till Tallinn. Bolaget tycker det är bra att alla långsiktiga projekt granskas. Man är inte rädd för att den egna verksamheten ska kollapsa.

– Mängden frakt och passagerare beror helt på prissättningen och för vilken trafikform som tunneln öppnas. Det finns fortfarande fartygstrafik på Engelska kanalen trots att det har funnits en tunnel i flera år, påminner **Minna Tuorila**, kommersiell direktör vid Viking Line. 



SIGMUND SIMONSEN, norsk professor i sjö rätt och krigsrätt, och Norges generaladvokat **Arne Willy Dahl** har sammanställt rapporten *The status of civilian ships and seafarers in crisis and war – can civilian and seafarers lawfully be attacked?*. Rapporten (legal opinion) publicerades den 20 januari 2025.

Utredning från det norska sjömansförbundet avslöjar en utmanande rättslig ställning för utländska sjömän i ett krigstillstånd

Det norska sjömansförbundet (NSU) lät göra en juridisk utredning om handelsfartygens och sjömännens rättsliga ställning vid en säkerhetspolitisk kris eller ett krigstillstånd. Tiotusentals utländska sjömän arbetar på norska fartyg, så det norska sjömansförbundet ville speciellt veta vad deras rättsliga ställning är i ett krigstillstånd.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD SHUTTERSTOCK

KINA, GREKLAND, USA och Japan är världsledande mått i tonnagevärde. De senaste åren har USA gått om Norge och Japan i statistiken med sina stora kryssningsfartyg. Om man räknar bort kryssningsfartygen skulle Norge alltså ligga på fjärde plats i statistiken. Norges huvudsakliga inkomstkällor inom sjöfarten är off-shore och LNG-/LPG-gaser samt ro-ro-trafik.



Norge har världens femte största handelsflotta mätt i värde. I början av 2024 var flottan värd ca 1 500 miljarder dollar, kryssningsfartyg medräknat. Under 2024 hade den norska handelsflottan totalt 1 577 fartyg.

Omkring 50 000 sjömän arbetar på norska fartyg, varav ca 30 000–35 000 är utlänningar. Sjömännen på norska fartyg representerar ca 50 olika nationaliteter.

Den norska handelsflottan

Norge är en viktig sjöfartsstat. Att det nuvarande norska tonnage är så stort beror till stor del på det norska parallella registret (NIS), som infördes 1987 i Bergen för att bekämpa bekvämlighetsflagg.

2024 seglade totalt 891 fartyg under norsk flagg.

Totalt var 542 norskägda och 144 utlandsägda fartyg registrerade i det norska parallella registret (NIS). Dessa fartyg utgör tillsammans Norges internationella parallella register (NIS), som hade totalt 686 handelsfartyg 2024.

Om man räknar ihop Norges nationella flagg och Norges internationella parallella register (NIS) fanns det enligt den norska statistiska centralbyrån totalt 1 577 norska handelsfartyg 2024.

Över 30 000 utländska sjömän på norska fartyg

Det norska sjömansförbundet (Norsk Sjømannsforbund) bad **Sigmund Simonsen**, professor i sjö rätt och krigsrätt, och Norges generaladvokat **Arne Willy Dahl** att ta fram en utredning om vad norska handelsfartyg och sjömän har för rättslig ställning i en kris och ett krigstillstånd. Rapporten publicerades i början av 2025.

Rapporten fokuserar främst på handelsfartygens rättsliga ställning beroende på om det handlar om en säkerhetspolitisk kris eller ett krigstillstånd. Utredningen gran-

skar ur ett juridiskt perspektiv om ett handelsfartyg kan vara ett lagligt föremål för ett anfall. Den granskar också sjömännens skyldighet att arbeta på ett fartyg i ett krigstillstånd. Sammanfattningsvis kan man konstatera att det är mycket som är oklart i ett krigstillstånd.

Utredningen granskade sjömän som en grupp oberoende av om de tillhörde en nationell eller utländsk besättning. Utredningen lyfte dock fram en befogad oro för utländska sjömans rättsliga ställning i ett krigstillstånd.

Tiotusentals utländska sjömän på norska fartyg

Enligt en uppskattning arbetar ca 10 000–15 000 sjömän på fartyg som seglar under norsk flagg och hela 30 000–35 000 sjömän på fartyg som är upptagna i NIS-registret.

Norge använder samma flaggstatsprincip som Finland, dvs. staten kan ta kontroll över fartyg under norsk flagg oavsett var i världen de seglar i ett krigstillstånd. Vilken rättslig ställning har då utländska sjömän på ett norskt fartyg?

Utredningen visar att utländska sjömän kan vara lojala och hörsamma gentemot sitt eget land. Dessutom kan de till viss del ha lagliga skyldigheter gentemot sitt hemland och kan bli dömda om de inte uppfyller dessa skyldigheter.

Därmed kan arbetet på norska fartyg bli en utmaning för utländska sjömän, visar utredningen. Tiotusentals utländska sjömän som inte har något annat band till Norge än det norska fartyg som de arbetar på arbetar under norsk flagg, speciellt på fartyg upptagna i NIS-registret. På fartygen följer man norsk lagstiftning.

Huruvida utländska sjömän är skyldiga att arbeta på norska fartyg i ett krigstill-

stånd hamnar till viss del utanför granskningen i rapporten. De rättslärda vill dock betona att det är bra att komma ihåg att absolut alla som arbetar på fartyget ska delta i arbetet i ett kris- eller krigstillstånd. Det gäller framför allt sjömän från länder som Norge då är i konflikt med. Det leder till att besättningen eller en del av den på vissa fartyg lämnar fartyget i någon utländsk hamn, vilket de norska myndigheterna har få möjligheter att förhindra. Då måste man skaffa en ny besättning för att fartyget ska vara tillräckligt bemannat.

Nortraship – rederiet som grundades på en natt

Den norska stora handelsflottan kan snabbt överlåtas eller hyras ut för transportbruk om det uppstår en säkerhetspolitisk kris eller ett krig mot Norge eller ett NATO-land, konstaterar man i utredningen. Norge har alltså ett rederi vid namn Nortraship, som grundades under andra världskriget. Tyskland, dvs. Adolf Hitler, anföll Danmark och Norge den 9 april 1940. Norge grundade det nationella rederiet Nortraship, som på en natt blev världens största rederi med sina 1 000 fartyg och 30 000 sjömän. Under andra världskriget förlorade man 500 fartyg och 4 000 sjömän. Utredningen från det norska sjömansförbundet konstaterar att sjömännen bidrog stort till att de allierade – som Norge tillhörde – segrade. 🚢



Xi Jinping

och Kinas nya världsordning

USA:s president Donald Trump är ett välbekant ansikte för den stora världen. Hurdan är då Kinas president Xi Jinping, som har sagts vara världens mest inflytelserika person?

ARTIKELN HAR SAMMANSTÄLLTS UTIFRÅN BOKEN: *KIINA XI JINPINGIN AIKAKAUDELLA*. SAMMANFATTNING: SAANA LAMMINSIVU
BILDER SHUTTERSTOCK, GETTY IMAGES OCH REDDIT



Det finns inga biografier över Xi Jinping, eftersom han inte ger några intervjuer. Boken *Kiina Xi Jinpingin aikakaudella* är en övergripande presentation av Kinas utveckling under det gångna årtiondet. Vad kan vi förvänta oss av en framtid där Kinas betydelse i internationella relationer som en spelare inom den globala ekonomin växer?

Xi Jinping i Lembois skogar 1979

År 1979 stod 26-åriga Xi Jinping, som nyligen utexaminerats från Tsinghua, vid en skogsglänta i Lembois och såg ut över Birkalands naturlandskap. En kinesisk delegation besökte Finland och finländarna föreläste om skogsbruk för kineserna. Den färska kemitekhniska ingenjören Xi Jinping var med på resan som medhjälpare åt vice premiärminister **Geng Biao**.

År 2017 besökte Xi Jinping Finland som Kinas president och deltog i Finlands

hundraårsjubileum. Xi konstaterade att Finland var ett av de första västländerna som erkände Folkrepubliken Kina 1950. Det hade gått 40 år sedan Xis förra besök. Han minde sin tidigare resa, då han imponerades av den finska naturen och moderna ekonomin. "På den tiden hade jag en dröm om att kineserna skulle kunna få ett bättre liv", ska Xi ha sagt.

Barndom

Xi Jinping föddes den 15 juni 1953. (Det kan nämnas att Donald Trump föddes den 14 juni 1946.) Mao Zedong hade grundat Folkrepubliken Kina fyra år tidigare, den 1 oktober 1949. Kommunismen var på uppgång i Kina. Tillsammans med Sovjetunionen stöttade Kina nordkoreanska Kim Il-sungs trupper mot den sydkoreanska armén och de USA-ledda FN-trupperna.

Xi tillbringade sin barndom och ungdom i Peking. Xis pappa, **Xi Zhongxun**, var en nära bundsförvant till talman Mao. Pappan ha-

de en tacksamhetsskuld till Mao, som hade befriat honom från att avrättas i nordvästra Kina i det kommunistiska partiets interna maktkamp. Xi Zhongxun var propagandaminister i Kina när Xi föddes. Familjen bodde i Peking.

När Xi var sex år blev hans pappa vice premiärminister. Xi tillbringade tid med de andra kommunistledarnas barn. Han gick i skolan i stadsdelen Haidian i en elitskola som kallades ledarnas vagga och som var riktad speciellt till den militära ledningens avkomlingar.

Efter att Xi kommit till makten blev hans barndomsvän **Yu Zhengsheng** ordförande för Kinas politiska konferens. En annan barndomsvän, **Liu He**, blev vice premiärminister. Han är känd som Kinas "ekonomitsar" och rådgivare i det handelskrig som bröt ut 2018 mellan Kina och USA. Han gick i pension 2023.

Xis ungdom fick en dramatisk vändning i samband med den kinesiska kulturrevolu-

Faktaboken **Kiina Xi Jinpingin aikakaudesta** (Kina under Xi Jinpings era) har skrivits av **Ari-Joonas Pitkänen** från forsknings- och utbildningscentret för Östasien vid Åbo universitet, biträdande professor **Matti Puranen** från Försvarshögskolan, ledande konsult **Mika-Matti Taskinen** från nyhetsbyrån STT och **Niko Vartiainen** från Uusi Juttu.



Världen har först nu börjat fundera på vem Xi Jinping är och vad Kina är. **Yle Areena** visar en dokumentär i två delar: **Kiina, USA ja Xi Jinping**. Dokumentären ger bra information om Kinas historia och den nuvarande ledaren Xi Jinping, som kan sitta vid makten i Kina ända till sin död.

tionen. Även om Mao hade benådat hans pappa från att dö blev pappan nu utstött eftersom han hade kopplingar till utrensade människor. Pappa Xi avsattes från tjänsten som vice premiärminister och skickades till staden Luoyang i provinsen Henan för att arbeta på en traktorfabrik. Xis familj splittrades: även hans mamma skildes från sina barn. Xis mamma, **Qi Xin**, kunde inte fördöma sin makes brott, så hon skickades bort från Peking till ett arbetsläger i sju år.

Förvisning till provinsen Shaanxi

I Maos kulturrevolution dog miljontals – eller t.o.m. tio miljontals – kineser av svält, exploatering och våld. I Kina skapades en kultur som uppmuntrade till spaning och skvaller, vilket genomfördes av ett "maskineri". Kina genomgick en egen intern "förtintelse", men västlänarna kände inte till något annat än Hitlers och Stalins grymheter.

Även Xis pappa misshandlades och i och med det blev Xi en måltavla. Han drabbade

samman med divisioner ur det röda gardet på gatorna och blev tvungen att fördöma sin egen pappa som en klassfiende. Xi Jinping förödmjukades offentligt vid ett tillfälle där hans mamma tvingades att delta i fördömandet av sin son. Xis halvsyster från pappans tidigare äktenskap tog livet av sig efter att ha förföljts av personer ur röda gardet.

På grund av sin bakgrund i elitskolan räknades Xi till den del av befolkningen som var utbildad och som förföljdes under kulturrevolutionen. Han förvisades från Pekings elitkretsar till pappans födelsetrakt i byn Liangjiahe i provinsen Shaanxi. Xi – då 15 år och intresserad av kinesisk poesi – bodde liksom den övriga lokalbefolkningen i en grotta i Shaanxi. Shaanxi är ett av Kinas fattigaste områden. I sin grottbostad läste Xi böcker som numera finns utställda i hans bostad, som gjorts om till ett museum.

I Shaanxi utförde Xi tungt kroppsligt tvångsarbete i sju år och försökte också fly

tillbaka till Peking en gång, men misslyckades. Senare har Xis sju år i Shaanxi blivit en nära del av Xi Jinpings personliga varumärke. Att framhäva sin anknytning till de flitiga människor i provinsen som lever i anspråkslösa förhållanden är ett bättre trumfkort för kommunistledaren än Pekings elitkrets. "Yan'an är startpunkten för mitt liv", har han konstaterat.

Endast partiet betyder något och är vägen till något bättre

Det är inte helt klart varför Xi Jinping beslutade sig för att följa i sin pappas fotspår efter allt han upplevt i kulturrevolutionen. Av Xis syskon (totalt fyra barn) fick övriga en lysande karriär i företagsvärlden. Affärstidningen Bloomberg gick 2012 grundligen igenom Xis – som då var vice president – närmaste krets förmögenhet. Tidningen avslöjade tillgångar för hundratals miljoner dollar bl.a. i form av företagsägande och fastigheter, varav en stor del tillhörde Xis syster, **Qi Qiaoqiao** och hennes familj.

En bedömning som lades fram var att kulturrevolutionen ärrade Xi till den grad att han hängav sig åt att förhindra kaos. Xi kände bara till en institution som skulle kunna garantera stabilitet åt Kina: det kommunistiska partiet. Därmed beslutade han sig för att med alla medel bli medlem i det kommunistiska partiet. På grund av sin bakgrund nekades Xi flera gånger medlemskap i partiets ungdomssektion. Slutligen fick han 1974 fullt medlemskap i partiet i och med en kommendering i en provins.

Deng och de fyra moderniseringarna

Mao Zedong dog 1976. Efter sig lämnade han ett Kina i kaos och en maktkamp om hans efterträdare inleddes. Ledare blev **Deng Xiaoping**, som började återuppliva Kina. Dengs reformpolitik kristalliserades i de "fyra moderniseringarna", dvs. jordbruk, industri, försvar och vetenskap samt teknologi. Kinas ekonomiska system blev marknadsdriven.

Xi Jinpings pappa fick tillbaka sin post 1978 efter att Deng kommit till makten och började leda en förändring i provinsen Guangdong. Han presenterade en plan för Deng om att öppna upp de centrala städerna i provinsen för utrikeshandel. Den första särskilda ekonomiska zonen etablerades i Shenzhen, som ligger nära Hongkong ➤➤

och som då hade 30 000 invånare. Staden har vuxit explosionsartat och har i dag strax under 18 miljoner invånare. I dag är staden Kinas centrum för innovations- teknik-, AI-, bioteknik- och startup-företag.

Årtionden i Kinas provinser

Xi Jinping hade i ung ålder, som endast 26-åring, blivit medhjälpare åt vice premiärminister Geng Biao. Efter tre år lämnade han sitt topparbete och flyttade från det bekväma livet i Peking. Flytten var kalkylerad, då de tjänstemän som under sin karriär har sökt sig till de utmanande förhållandena i fattiga områden historiskt sett är de som har nått högst upp i partiets hierarki.

Innan han kom till makten arbetade Xi Jinping i flera årtionden i Kinas provinser. Det första stoppet var i provinsen Hebei, där han började arbeta som andreman i Zhengdings län. Peking låg några hundra kilometer bort, men det andliga avståndet var betydligt större. Många föreställde sig att Xi bara fiskade efter förtjänstmärken, men åren härdade Xi att utstå det hårda livet på den kinesiska landsbygden – dessutom hade han ju "tvångsarbetat" i Shaanxi. Xi tänkte inte ge upp.

Partiledningen hade åldrats på 1980-talet och började leta nya förmågor bland de unga i de egna leden. En utredningsgrupp träffade den unge Xi Jinping i Hebei och rapporterade att han såg vanlig ut, åt i folkets kantin och åkte ut på sina inspektionsresor med cykel. "Ödmjuk, uthållig och driftig." På så sätt hamnade Xi på partiets lista över 1 000 lovande ledare.

17 år i Fujian på den kinesiska östkusten

Från Hebei flyttade Xi Jinping till en kommandering i provinsen Fujian på den östra kusten, där han blev kvar i 17 år. Fujian var då en av Kinas fattigaste provinser. Området hade potential: Provinsen ligger på det kinesiska fastlandet på samma breddgrad som Taiwan och är känd för sina stora hamnar. På grund av sitt läge var den ett provlaboratorium för Dengs öppningspolitik.

Xis flytt till Fujian var inte någon slump, utan hans pappa ordnade en plats som vice borgmästare åt sin son i staden Xiamen, som räknades till ett av Kinas första särskilda ekonomiska zoner. Dagens Shenzhen är till stor del pappas Xis skapelse.

Äktenskap med en sångstjärna

År 1987 gifte Jinping sig för andra gången, nu med sångstjärnan **Peng Liyuan**. Hans nya hustru var i flera årtionden den mer kända av de två. Paret har dottern **Mingze**. Xi fokuserade på sin karriär i provinsen och hans hustru uppfostrade dottern i Peking ett par hundra mil bort. Dottern är utbildad på Harvard i USA.

Massakern på Himmelska fridens torg 1989

Generalsekreteraren för Kinas kommunistiska parti, **Hu Yaobang**, dog 1989 och i Kina började man kräva en friare press, uttryckande av politiska åsikter och bekämpning av korruption. Stora grupper samlades i Peking för att kräva en förändring. På Himmelska fridens torg, eller Tiananmen, hölls demonstrationer. Den 4 juni slutade demonstrationerna med att befrielsearméns pansarvagnar rullade in på torget och öppnade eld mot sina egna medborgare. Antalet döda uppskattas till allt från hundratal till tusentals.

Proteststämningen spred sig runt om i Kina och Xi följde bekymrat händelseutvecklingen. Före massakern på Himmelska fridens torg föreläste han för journalister i Fujian om vad demokratiska friheter skulle kunna innebära. Xi ansåg att en "överdriven" demokrati skulle leda till att människor skulle använda sin frihet helt egoistiskt, t.o.m. så att de skadar andra. Jinping kom ihåg kulturrevolutionens fasor: "Utan stabilitet och enhetlighet kan vad som helst vara möjligt".

Bekämpa korruption

I Fujian inledde Xi sina första omfattande korruptionsutredningar om boendearrangemangen och levnadsvanorna hos det lokala partiets medlemmar. En korruptionsutredning var nära att avsluta Xis karriär: Fujians "egen son" **Lai Changxing** hade skapat ett smugglingsimperium runt sitt företag Yuanhua. Lai sägs ha importerat upp till en sjättedel av Kinas importolja på 1990-talet. Xi Jinping kallades till Peking för att höras i ärendet, men han försäkrade sina åhörare och karriären stukades inte av Lais "oljeskandal".

År 2002 utexaminerades Xi som doktor vid sidan om sitt arbete och flyttade från

Fujian till välbärgade Zhejiang, där han gick med i partiledningen. Från Zhejiang finns det bra land- och sjöförbindelser till de mest centrala städerna i Kina. Provinsen hyser Shanghai och Zhangzhou, som har blivit känd som hemstad åt **Jack Ma** nätjätte Alibaba.

Kina godkändes som medlem i WTO 2001. Landets snabba ekonomiska tillväxt slets sönder och blev nästan helt utom kontroll. Zhejiang var för Xi ett bevis på vad som hotade hela landet och partiet: handel och pengar började bli det man dyrkade mest i samhället. Korruptionen frodades i Kina och kinesiska oligarker växte fram i landet.

Återkomst till Peking

År 2007 valdes **Hu Jintao** till generalsekreterare för en andra period vid partikongressen i Peking. Politbyråns femte medlem var Xi Jinping. Han var den första i gruppen som med tanke på sin ålder var lämplig att väljas även på nästa partikongress. Xi hade när han arbetade i Zhejiang hållit framme konceptet om vetenskaplig utveckling, som lanserats av Hu. Xi var en säker och stabil ledare, men hans förmåga och prestationer skilde sig inte särskilt mycket från de andra kandidaterna. Xi var dock ödmjuk utåt sett. Xi satte under hela sin karriär partiets utveckling och människorna som betjänade det i främsta rummet. Han visste att han kunde nå maktens kärna genom att resa runt i provinserna.

Kanske var det just för att han höll en låg profil som vägen till den högre toppen öppnades för Xi.

År 2007 valdes Xi Jinping in i den ständiga kommittén i partiets politbyrå. Han var då 54 år och en stark kandidat till att bli nästa ledare för Kina. Hu Jintao, som då ledde Kina, hade visat sig vara en svag ledare.

Till makten 2012

2012 års partikongress i Peking valde Xi Jinping till partiets generalsekreterare och talman för den centrala militärkommissionen. Partikongressen lyfte också Xis barndomskamrat **Yu Zhengsheng** till makten och välttrade över kontrollen över etniska minoriteter på honom. **Wang Qishan**, som Jinping kände sedan kulturrevolutionen, blev ledare för partiets fruktade disciplinära kommission. Makten koncentrerades.



Året innan han kom till makten reste Xi och hans delegation till Singapore, där de sökte efter lösningar för Kinas framtida inriktning. Kinas ekonomiska tillväxt höll på att sakta ner, så Kina skulle försöka ta efter Singaporemodellen som var en blandning av auktoritära och demokratiska element.

Efter att han kommit till makten började Xi att presentera sitt nya program och sina centrala mål, i synnerhet "den kinesiska drömmen". Kina skulle återfå de forna dynastiernas glans. Ett annat retorikbegrepp inom inrikes- och utrikespolitiken som lanserades av Xi var "det kinesiska folkets stora renässans".

Kina är en civilisation, dvs. en tusentals år gammal kultur, imperium och dynasti. Västländerna måste förstå vad en civilisation är, annars är vi ute på farlig mark med kineserna i framtiden, sade den facklitterära författaren och forskaren **Teppo Turkki** i Ykkösaamu i april 2025. Turkki har bott länge i Asien och kan Kina väl.

Ekonomi först

Våren 2013 hade Xi Jinping lagt vantarna på rollerna som generalsekreterare, president och överbefälhavare för de väpnade styrkorna. Rollen som överbefälhavare är något man vanligtvis bevärdigas först flera månader efter att man beviljats politiska titlar. Xi valdes till Kinas president den 14 mars 2013.

I november inrättade Xi en ledningsgrupp för "omfattande fördjupning av ekonomiska reformer" och utsåg sig själv till ledare. Vid reformen av Kinas ekonomi ska offentligt ägande och statliga bolag ha en stark roll. Nationen ska gå mot "måttligt välstånd" med beaktande av det statliga intresset.

Övergripande återställande av disciplinen

Bekämpningen av korruption effektiviserades. År 2014 konstaterade Xi Jinping att "Det centrala problemet är att en del människor saknar värderingar, de har ingen uppfattning om bra eller dåligt och det finns ingen grund för deras beteende".

År 2011 försökte aktivister inspirerade av den "arabiska våren" i Mellanöstern väcka proteststämning i flera kinesiska storstäder. Kinas etniska minoriteter revolterade. Enligt Xis tankegång berodde Kinas problem på att partiets maktställning försvagats och att det förlorat sitt grepp. Han varnade partiet med Sovjetunionens fall som exempel. Han ansåg att Sovjetunionens kommunistiska parti inte hade tagit kommandot över de väpnade styrkorna eller ingripit i korruptionen. **Michail Gorbatjov** öppnade dörrarna för västerländska influenser.

Förvaltningens främsta fråga var stabil nationell säkerhet och ett stabilt samhälle. Enligt Xi är ekonomi, internationell miljö och ideologisk säkerhet starkt kopplade till varandra och hot kan stråla från en dimension till en annan. Kina måste skapa ett starkt säkerhetssystem som kan reagera på överraskningar från olika håll.

Kinas enorma maskineri för intern säkerhet och övervakning svälde och svalde 2011 mer pengar än Kinas befrielsearmé. ➤➤

Xi började rensa i förvaltningen och bland politiska motståndare. Jakten på "flugor och tigrar" som setts under Mao Zedongs era, alltså på allt från tjänstemän på lokal nivå till den högsta makten, startade på nytt. Korruption ansågs fördärva folket och nationen. Utomlands genomförde man från och med 2014 Operation Rävjakt.

Personkult

Redan 2012 började det byggas upp en personkult kring Xi Jinping, där han blivit en man av folket. Samtidigt har han blivit mer kultiverad. Med sitt intellekt och sitt visionära tankesätt leder Xi Jinping Kina mot en klar socialistisk framtid.

Parallellt med ett nationalistiskt tankesätt fick Xis retorik drag av Kinas traditionella tankesätt: Kina ska tillägna sig de bästa lärdomarna av konfucianismen och ignorera andra. Konfucianismen framhäver socialistiska hierarkier och respekt för föräldrar – och speciellt statens ledning.

Intelligentian och medborgarorganisationerna under kontroll

Fel influenser, som västerländska läroböcker, har rensats bort från universitet och forskningsinstitut. Alltför vidsynta professorer har fått lämna sina tjänster. Från och med 2016 har en tjänst vid ett universitet krävt en utredning av den sökandes politiska korrekthet.

I det auktoritära samhället är den tredje sektorns, dvs. organisationernas och medborgarsamhällets, verksamhet begränsad. Istället för den västerländska termen NGO (non-governmental organization) använder Kina benämningen GONGO (government-owned non-governmental organization) om organisationer.

I praktiken är det omöjligt eller förbjudet att bedriva organisationsverksamhet i Kina.

Världens största övervakningsmaskineri

I takt med att makten koncentrerades har Xis utrensningar trängt allt djupare in i den kinesiska staten. Till en början "rensade" han endast ut sina motståndare, nu även forskare, lyfter man fram i dokumentären *Kiina, USA ja Xi Jinping* som går att se på Yle Areena. Sedan han suttit vid makten har Xis grepp om det kinesiska samhället och om-

världen hårdnat och allt detta styr han genom kontroll.

År 2013 instruerade Xi media att producera positiva nyheter till stöd för partiet. År 2014 grundades centralkommittén för cyberrådgivning, som han gjorde sig till ledare för. Förhindrande av användning av västerländska tjänster blev det centrala verktyget för nätövervakning. Youtube, Facebook och Twitter hade stoppats redan 2009 bl.a. på grund av material som rörde oroligheterna i Tibet. År 2014 stoppades Instagram och WhatsApp. Kinesiska motsvarigheter tog över.

Det sägs att det finns 600 miljoner övervakningskameror i Kina – och det är bara en uppskattning. Det finns dock en kamera per invånare och de spårar alla människors rörelser i landet: ansiktsgenkänning och digital igenkänning finns i varje gatuhörn. Kamerorna fotograferar varje bil: varje minut tas en bild av bilarna som färdas på vägarna.

Social kreditklassificering är det kommunistiska partiets dröm om människor: precis allt som människor gör hamnar i ett digitalt datorsystem. AI och andra verktyg används för att veta exakt var människor befinner sig. Jämfört med Kinas övervakningsmaskineri är **George Orwell** som från stenåldern.

Blicken mot världen: balansräkningen måste sättas i arbete

Statliga bolag hade länge setts som centrala reformobjekt i Kina. År 2012 fanns det uppskattningsvis ca 150 000 statliga bolag i Kina och Xis reformprogram skulle göra dem mer marknadsdugliga.

Under Xi Jinpings era satte Kina balansräkningen i arbete. Kina skulle vara stark även i världen. Samtidigt kunde Kina lämpa över överkapaciteten från de statliga bolagen utomlands. Ett projekt bildades runt operationen och hösten 2013 presenterade Xi projektet i Kazakstans huvudstad Astana under namnet "Sidenvägens ekonomiska bälte", som var en ekonomisk rutt via den eurasiska kontinenten från Stilla havet till Atlanten. Snart fick den en förlängning i form av "sjösidenvägen" och den arktiska och digitala sidenvägen. Internationellt kallades projektet "One belt, one road".

Hamnar i kinesisk ägo

Under 2010-talet skaffade Kina ägarandelar eller hyresavtal för flera hamnar runt om i

världen. I Europa var det Pireus hamn i Aten i Grekland. Det statliga kinesiska bolaget Cosco skaffade operatörsbehörighet för hamnen 2008 och köpte senare en majoritetsandel i hamnen. Coscos verksamhet i Grekland har senare betraktats som lyckad eftersom hamnen, som hade dålig lönsamhet, har blivit den fjärde mest trafikerade i Europa under bolaget.

Kina har i sin tur tecknat långa hyresavtal för hamnar i Pakistan, Malaysia, Sri Lanka, Myanmar och Australien. I Europa har kineserna skaffat andelar i hamnar i bl.a. Marseille, Bilbao, Antwerpen och Rotterdam.

År 2017 hade projektet One belt, one road fått en global dimension och enligt kinesisk media har redan 125 länder tecknat avtal med Kina. Förutom att handla om handelspolitik har projektet varit ett diplomatiskt nätverk för Kina.

Byggnadsprojekt för 35 miljarder dollar har genomförts enbart i Kazakstan, inklusive en torrhamn i Khorgos, varifrån containrarna fortsätter längs rälsar med rysk spårvidd ända till Finland (före kriget i Ukraina). Kina har också exporterat järnvägsprojekt till Laos, Malaysia, Thailand och Nigeria. Med hjälp av projektet byggde man en järnvägsförbindelse mellan Etiopiens huvudstad Addis Abeba och Djibouti. I Djibouti har Kina också utvecklat en bas för sin egen marin och även hamnar. I Kenya byggde man en järnväg från Nairobi till Mombasa.

Kina har upprepade gånger betonat att One belt, one road inte är något politiskt projekt, utan att det handlar om ett samarbete med ömsesidig nytta för olika länder. Då USA:s president Donald Trump tog makten för första gången 2017 började USA:s handelspolitik att vackla, vilket gynnade Kina. Då man inte har lyckats trygga arbetstillfällen eller ekonomisk tillväxt i Kinas statliga bolag är projektet One belt, one road en lösning för att skicka arbetskraft och produktion utomlands. I västländerna har man sett projektet som en dumpning av överproduktionen under västländernas marknadspriser.

Miljö och teknologi

Föreningar har varit ett stort problem i Kina. År 2013, efter att Xi tagit makten, fylldes Peking av en tät smog ("luftapokalypsen i Peking"). År 2014 deklarerade folkkongressen "krig mot föreningarna". Under



Jinpings första period kickade man igång ett övergripande arbete för att förbättra miljön. Sedan Xi Jinping tog makten har Kina gjort enorma förbättringar för att minska föroreningarna och är ett av de globalt ledande länderna inom utvecklingen av miljöteknologi.

Före 2010-talet var kinesiska teknikföretag främst avtalstillverkare och montörer av elektronik, nu är de några av världens största företag inom branschen. Kina har strävat efter – och kommer sannolikt att lyckas – att bli ännu mer oberoende av den övriga världen t.ex. inom avancerad teknologi. En central del är att minska beroendet av utrikes-handel speciellt med grannarna i väst och motsvarande att öka den inhemska efterfrågan.

Hongkong, Macao och Taiwan

Storbritannien gick med på att lämna tillbaka Hongkong till Kina 1997 inom ramen för modellen "ett land, två system". Två år senare återlämnades även Macao, som ligger intill Hongkong och som varit en portugisisk koloni sedan 1500-talet, till Kina enligt samma mönster.

I Kina var man försiktigt hoppfulla om att motsvarande skulle ske för Taiwan. De-

mokratisering och självständighetsvilja har varit den viktigaste samhällsutvecklingen i Taiwan de senaste tre årtiondena och det har komplicerat möjligheterna att förena Kina och Taiwan. Kinas kommunistiska parti hävdar att Taiwan i sin tur är en oskiljbar del av Kina sedan forna tider.

USA skulle försvara Taiwan ifall Kina skulle anfalla. Det är svårt och farligt att landstiga på ön även på grund av att det 160 km breda och stormiga Taiwansundet är svårt att korsa. Taiwan har också egna bra och välutvecklade beväpnade styrkor.

Stridskrafter och regionala spänningar

Kinas första militärbas inledde sin verksamhet i Djibouti vid Afrikas horn 2017. Även om Kina fortsatte att hävda att det handlar om en logistisk bas så är den kraftigt befäst. År 2021 gissade USA att Kina planerade sina nästa militärbaser i Kambodja, Arabemiraten eller i flera afrikanska länder. Kina började tydligt att förbereda sig för en global verksamhet.

År 1998 köpte ett macaoiskt företag ett medfaret sovjetfartyg från Ukraina och skulle göra om det till ett "flytande kasino". Fartyget kom däremot inte till Macao, utan

plumsade ut från Dalianvarvet rustat för militärt bruk 2012. Fartyget blev det första hangarfartyget, Liaoning, och Kina tog hjälp av militärkonsten från det för att själv bygga sina nästa hangarfartyg. Kinas andra hangarfartyg, Shandong, sjösattes 2017 och det tredje 2022. Det fjärde tros vara atomdrivet.

Dessutom misstänker underrättelsekällor att Kina som bäst bygger nya hangarfartyg i den kinesiska öknen.

Under Xi Jinpings era tog man också i bruk nya tunga underhållsfartyg med stöd av vilka Kinas grupper av hangarfartyg i praktiken skulle kunna utöka sin verksamhet till alla världens hav. Kinas marinkår har under Xis andra period vuxit till 35 000 soldater. Värt att notera är dock att Kinas regionala frågor, tvisterna om Taiwan och Sydkinesiska havet, alltjämt binder upp merparten av Kinas militära kraft i närområdet.

De konstgjorda öar som Kina har byggt i Sydkinesiska havet är färdiga. Pyttesmå undervattensrev – som byggdes för att skydda miljön – har blivit enorma baser med byggnader i flera plan och radarstationer.

Xis mål är att Kina ska vara "världens främsta vapenmakt" före mitten av århundradet. >>



Den kinesiska draken

Världens största **vind- och solenergi**kapacitet. Kina bygger för närvarande 339 gigawatt av vind- och solkraft. Det är mer än vad som byggs totalt sett i andra länder, rapporterade Yle den 11 juli 2024.

Världens största vattenkraftverk. Kina tänker bygga världens största vattenkraftverk i floden Yarlung Zangbo i Tibet. Kraftverket kommer att producera tre gånger mer el än det nuvarande största vattenkraftverket, De tre ravinernas damm vid Yangtze-floden, som producerar ca 84 terawattimmar el per år. Kraftverket i Tibet skulle alltså producera ca 250 terawattimmar el per år. För jämförelsens skull producerar t.ex. det finska kärnkraftverket Olkiluoto 3 ca 12 terawattimmar el per år, rapporterade Yle den 27 december 2024.

Datacenter på havets botten. Kina bygger som först i världen ett stort kommersiellt datacenter på havets botten. Den första 1 300 ton tunga datacentermodulen har

installerats på 35 meters djup utanför ön Hainan i södra Kina. Målet är att centret 2025 ska bestå av 100 moduler med en datakapacitet motsvarande sammanlagt sex miljoner datorer, berättade tidningen *Apu* den 9 januari 2024.

Rymdstation under havet. Kina tänker bygga en "rymdstation" under havet på 2 000 m djup som ska rymma upp till sex forskare. Stationen ska stå färdig i Syd kinesiska havet 2030, berättade *Tekniikka & Talous* den 17 februari 2025.

Övervakningssystem på månen. Kina har offentliggjort sina planer på att bygga ett övervakningsnätverk som motsvarar ett markbundet system med 600 miljoner kameror på månen. Systemet Skynet ska skydda Kina och övervaka utlänningar som besöker landet, rapporterade *Tekniikka & Talous* den 5 mars 2024.

Kärnkraft med rasande fart. Enligt statistik från organisationen Nuclear Energy Agency byggs för närvarande 61 kärnreaktorer i värld-

den, varav 27 i Kina. Det finns uppemot 440 aktiva kärnreaktorer i världen. Flest finns i USA, som har 94 st. Kina har 55 aktiva reaktorer, men är överlägsen etta när det gäller att bygga och planera nya. USA bygger för närvarande inte någon reaktor, berättade Suomen Kuvalehti den 8 april 2024.

En fjärde isbrytare, Ji Di, byggs på varvet i Guangzhou. Av varven i Kina har CSSC:s varv i Guangzhou i södra Kina specialiserat sig på att bygga fraktfartyg och isbrytare med hög isklass, rapporterade *Navigator Magazine* den 4 januari 2024.

Specialfartyg. Kina har oväntat börjat bygga specialfartyg som enligt en expert lämpar sig perfekt för landstigning i Taiwan. **H.I. Sutton**, expert på sjökrigföring, berättade om det i en artikel i *Naval News* den 10 januari 2025.

Över 100 m långa ramper byggs för "invasionspråmar" i Kanton.

Ramperna sägs möjliggöra snabb förflyttning av t.ex. bepansrade militärfordon

till stranden. Materielen har jämförts med landstigningen i Normandie, berättar publikationen The War Zone den 13 januari 2025.

Flygplats på en konstgjord ö. Ön är 20 km² stor. Kina har meddelat om ett ambitiöst infrastrukturprojekt där man ska bygga Fastlandskinas första flygplats på en konstgjord ö utanför staden Dalian. Flygplatsen uppskattas ta 80 miljoner passagerare om året, berättar Tekniikka & Talous den 18 december 2024.

En domedagsbunker, dvs. en enorm militärbas, byggs nära Peking, rapporterade Financial Times i början av 2025. Enligt amerikanska underrättelser kommer basen att bli åtminstone tio gånger så stor som Pentagon och vara världens största när den är färdig.

En hemlig militärbas byggs i Tadzjikistan, berättade brittiska *The Telegraph* den 10 juli 2024.

Nya satellitbilder visar att basen byggs på ett över 3 000 m högt berg som en förlängning av en gammal sovjetbas. Enligt *The Telegraph* byggs basen som ett svar på säkerhetshotet från det talibanstyrda Afghanistan.

Vätebomb. Kina påstår sig ha sprängt en 2 kg tung ny typ av vätebomb. Eldklotet nådde över 1 000 °C och varade 15 gånger längre än en TNT-bomb och utlöste en förödande kemisk kedjereaktion. Enligt den kinesiska forskningsgruppen använder den nya typen av vätebomb inte någon typ av kärnämnen, rapporterade Tekniikka & Talous den 23 april 2025.

Kinesiska hamnar i världen

Kinaägda hamnar i världen går att hitta direkt på nätet med verktyget **Tracking Chi-**

na's Control of Overseas Ports, som finns på <https://www.cfr.org/tracker/china-overseas-ports>

Verktyget förvaltas av USA:s utrikesdepartement och visar vilka hamnar Kina har inflytande över genom ägande. Kartan visar också ägandet av hamnen, mängden kinesiskt kapital och en bedömning av huruvida Kina kan använda hamnen i fråga för militärt bruk.

Kina har för närvarande 129 hamnar i hela världen utom i Antarktis. Kina är majoritetsägare i 17 hamnar. 14 hamnar kan användas för militära ändamål, bedömer USA.

Peru, Chancay. Kina bygger en djuphamn i Chancay i Peru för att skapa en sjöförbindelse till Shanghai och övriga hamnar i Sydamerika. Majoriteten i hamnen ägs nu av Kina, dvs. det statliga bolaget Cosco. Xi Jinping besökte Peru den 15 november 2024 i samband med rapporteringarna om den nya hamnen (bl.a. Youtube).

Järnvägar

Algeriet och Marocko. Kina har fått ett starkt fotfäste i Nordafrika direkt bakom Medelhavet. Huvudvägen som Kina bygger sträcker sig från Atlanten över Marocko till den algeriska och tunisiska gränsen i Nordafrika, dvs. Medelhavet.

Järnväg till Sahara. Kina bygger 575 km järnväg till Saharaöknen. Hela 40 stationer ska byggas längs järnvägen. Järnvägen går från järnmalmsgruvan Gara Djebilet i Algeriet till industriområdet Dumiat nära den marockanska gränsen, rapporterade Kauppalehti den 9 april 2024.

Gara Djebilet betraktas som en av världens största järnmalmsfyndigheter. Gruvans reserver uppskattas till ca tre miljarder

ton. Gruvan öppnades i juli 2022 och dess årliga produktionskapacitet förväntas vara ca 2–3 miljoner ton 2025. När järnvägen står klar förväntas gruvans produktionskapacitet öka till hela 50 miljoner ton om året fram till 2040.

Huvudväg genom bergen från Marocko till den algeriska gränsen. Kina fick klart en byggnadstekniskt krävande huvudväg från Marocko till Algeriet i slutet av 2023. Huvudvägen går genom bergen och är totalt 1 216 km lång, dvs. nästan lika lång som Finland. Vägen tog 17 år att bygga.

Djibouti-Etiopien. Från Djibouti vid den södra änden av Suezkanalen löper en 756 km lång järnväg till Addis Abeba i Etiopien. Järnvägen byggdes av Kina.

Kenya. I Kenya finns en 480 km lång järnväg som går direkt från Mombasa vid Stilla havets kust inåt landet till huvudstaden Nairobi. Även denna järnväg byggdes av Kina.

Nigeria. Kina har en bit i taget byggt en järnväg i Kenya direkt från Lagos vid Atlantkusten mot det nigerianska inlandet. Den 157 km långa järnvägen från Lagos till Ibadan togs i bruk 2021. Närmast tänker började Kina bygga en 203 km lång järnväg till Nigeria från Kano till Kaduna, rapporterade Reuters den 8 januari 2025.

Sydamerika: Kina äger flera hamnar i Sydamerika och har också byggt vägar och annan infrastruktur där. Vid sidan om Afrika är Sydamerika av stort intresse för Kina, eftersom det går en direkt sjöförbindelse över Stilla havet från Sydamerika till Kina. ⚓

Efter att kriget i Gaza inleddes har trafiken på Suezkanalen rasat. Resan runt Afrikas södra spets ökar containerfartygens restid med i genomsnitt tio dagar. För långsammare fartyg ökar den ännu mer. Fartygens ökade hastighet ökar i sin tur bränsleförbrukningen.

SUEZ – en kanal mitt i en kris

På grund av kriget i Gaza går det mesta av frakten mellan Asien och Europa runt Afrikas södra spets, trots att Suezkanalen skulle förkorta resan märkbart. Kanalen har haft problem även tidigare. Den var stängd t.ex. 1967–1975 på grund av krigen i Israel och arabländerna.

TEXT ARTO JOKELA BILDER ARTO JOKELA, GETTY IMAGES OCH SEIDI GUZEJEV





Kriget i Gaza påverkar trafiken

- År 2024: Trafiken på Suezkanalen minskade drastiskt. I t.ex. februari 2024 färdades bara 26 containerfartyg i veckan genom kanalen, vilket var 76,1 procent mindre än ett år innan. Denna minskning speglar effekterna av säkerhetsläget i området.
- År 2025: Trafiken har alltså minskat och på våren färdades bara 32 fartyg per dag genom kanalen, medan antalet före krisen var i genomsnitt 75 fartyg per dag.
- Under normala förhållanden sker ca 12 procent av den globala handeln till sjöss via Suez-kanalen.

Källa: Copilot och Wikipedia

Suezkanalen förenar Medelhavet och Röda havet och möjliggör vattentrafik från Europa till Asien utan att behöva åka runt Afrika. Kanalen ligger i Egypten väster om Sinaihalvön. Kanalen började byggas för 165 år sedan, den 25 april 1859. Det första fartyget i kanalen åkte den 17 februari 1869 i samband med att kanalen invigdes. Suezkanalen är en öppen kanal och har inga slussportar.

Kanalen var ursprungligen 162,2 kilometer lång, men senare byggdes anslutningskanaler i norr och söder som ökade kanalens totala längd till 193,3 kilometer. År 2015 färdigställdes en förnyelse som möjliggjorde trafik i båda riktningar på samma gång.

Kolera dödade byggarna

1,5 miljoner egyptier arbetade med att bygga kanalen. Cirka 8 procent av dem, 125 000 personer, dog under arbetet. Den vanligaste dödsorsaken var kolera. Kanalen planerades av den österrikiska ingenjören **Alois Negrelli** och byggarbetet leddes av fransmannen **Ferdinand de Lesseps**.

Kanalen ägdes till en början av kanalbolaget *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*, som också ansvarade för dess drift. Bolaget fick äganderätt till kanalen i 99 år. År 1875 sålde Egyptens regering sin andel av kanalen till Storbritannien. Britterna tog över skyddet av kanalen 1882, och 1888 offentliggjordes Suezkanalen som ett brittisk protektorat och brittiska armétrupper skickades för att bevaka den.

År 1956 nationaliserade Egypten kanalen. Det följdes av Suezkrisen, där Storbritannien och Frankrike, som tidigare kontrollerat kanalen, anföll Egypten för att ta kontroll över kanalen. Dessutom anföll Israel Sinaihalvön och ockuperade den. Kriget ledde till att kanalen stängdes i flera månader. Efter ett beslut från FN blev kanalen Förenade arabrepublikens egendom. Republiken bildades i juli 1958 som en union mellan Egypten och Syrien. Det kortlivade statsförbundet varade mellan 1958 och 1961. Därefter övergick kanalen i Egyptens ägo. År 1962 betalade Egypten ersättningar till kanalbolagets tidigare ägare.

Sexdagarskriget 1967 och de efterföljande händelserna, bl.a. utnötningskriget och Jom Kippur-kriget, stängde kanalen under 1967–1975. Nästa större motgång inträffade först



Enligt biträdande professor Tomi Solakivi har de långsammare transporter och ökade transportkostnaderna försämrat de finländska företagens konkurrenskraft på bland annat den amerikanska marknaden.

i mars 2021 då fraktfartyget Ever Given fastnade på tvären i kanalen, som var stängd i nästan en vecka. Under tiden som kanalen var stängd stoppade Ever Given handelsvaror för uppskattningsvis 9,6 miljarder dollar per dag. Det motsvarade frakt för ca 400 miljoner dollar, dvs. 3,3 miljoner ton per timme.

Kriget minskade trafiken till under hälften

Suezkanalen är en av de viktigaste vattenvägarna i världen. Biträdande professor **Tomi Solakivi** från handelshögskolan i Åbo är expert på sjöfartslogistik och uppskattar att ca 25 procent av världens containertrafik och drygt 10 procent av bulktrafiken färdas genom kanalen under normala förhållanden.

I oktober 2023 inleddes kriget i Gaza, vilket dramatiskt minskade trafikerings i kanalen. Efter att kriget startat styrde de stora rederierna och containerbolagen om sin trafik till södra Afrika eller lade ner trafikerings genom Röda havet och Suezkanalen helt. Orsaken till det var de jemenska huthirebellernas anfall mot fartyg på Röda havet. Anfallen inleddes i november 2023 och syftar enligt rebellerna till att pressa Israel till vapenvila.

Tomi Solakivi uppskattar att trafiken i kanalen har sjunkit med minst 60 procent till följd av kriget.

Hutherna har utfört fler än hundra anfall mot fartyg. Det har lett till att två fartyg har sjunkit, flera har skadats och minst fyra personer har omkommit. Dessutom har tre fartyg kapats. Solakivi konstaterar att ➤

Suezkanalen är
en av de viktigaste
vattenvägarna i världen.

anfallen främst har riktats mot fartyg koppade till Israel och fartyg som tillhör USA och Storbritannien, som deltagit i krigshandlingar mot hutherna i området. Däremot har kinesiska och ryska fartyg fått röra sig fritt på Röda havet. Det beror framför allt på att hutherna i Jemen är en del av den Iranstödda s.k. *Motståndssaxeln*, som motsetter sig USA och Israel. Tvärtemot sitt löfte till Kina anföll dock rebellerna i november 2024 en oljetanker som drivs och ägs av Kina.

USA har en stark militär närvaro på Röda havet. USA leder en koalition med över 20 länder, **Operation Prosperity Guardian**, som ska besvara huthernas anfall och trygga fartygstrafiken. En annan mindre koalition, **Poseidon Archer**, består av USA samt Storbritannien, Bahrain, Australien och Danmark. Koalitionens mål är att försvaga huthernas militära kraft att anfälla fartyg.

Vid koalitionen anfall mot Jemen hade över 100 människor dött och över 300 skadats.

Enligt Solakivi är även EU närvarande i området. Syftet är dock inte att delta i krigshandlingar, utan att trygga sjöfartens frihet.

Restiden ökar med flera dagar

Enligt Solakivi ökar resan runt Godahoppsudden vid Afrikas södra spets containerfartygens restid mellan Europa och Asien med i genomsnitt ca tio dagar. För långsammare fartyg ökar den ännu mer. Ökande logistik-kostnader leder till högre slutpriser på produkter. Förutom bränsle- och besättningskostnader innebär också bl.a. ökad efterfrågan på containrar och fartyg ökade priser. Inom t.ex. containerfrakter följer alltid en uppgång efter huthernas anfall.

Även leveranskedjorna har komplicerats och leveranstiderna har ökat, vilket också speglas i produkternas slutpriser. Den minskade trafiken till Egypten via kanalen har medfört kännbara ekonomiska förluster, vilket ökar ytterligare av kostnaderna för förnyelsen av kanalen som stod färdig 2015 och förväntningarna i anslutning till det. Fartygens ökade bränsleförbrukning har enligt Solakivi ingen egentlig betydelse för klimatkrisen. Enligt den internationella sjöfartsorganisationen IMO är sjötrafikens andel av utsläppen av växthusgaser 2,5–3 procent. Resan runt Afrika ökar bränsleförbrukningen med grovt uppskattat 40 procent.

– Den ökade bränsleförbrukningen till följd av att man måste resa runt Afrika är dock så liten att den i praktiken inte har någon inverkan på klimatkrisen, säger Solakivi.

Sjötransporterna är svåra att ersätta på grund av sin transportkapacitet och sitt pris.

– Det som talar mot flygfrakt är priset och transportkapaciteten. Tåg är inte heller någon ersättning för fartyg, speciellt inte nu när Transsibiriska järnvägen i praktiken är ur bruk, säger Solakivi.

Hur påverkar detta Finland?

För den finländska konsumenten syns de ökade transportkostnaderna i produkternas priser. Finlands import från Asien är ca 17 procent och exporten till Asien ca 15 procent. Från Asien importerar man bl.a. el- och elektronikprodukter, som behövs för maskiner och apparater som tillverkas i Finland.

Enligt Solakivi har de långsammare transporterna och ökade transportkostnaderna försämrat de finländska företagens konkurrenskraft på t.ex. den amerikanska marknaden jämfört med företag vars transporter inte påverkas av Suezkrisen. Samma effekt är det omvänt på den finska exporten till Asien.

Solakivi tror inte att det finns särskilt många finländska sjömän på Röda havet och Suez. ⚓



Avståndstabell



TOKYO – ROTTERDAM

Suez
11 509 sjömil

Godahoppsudden
14 073 sjömil



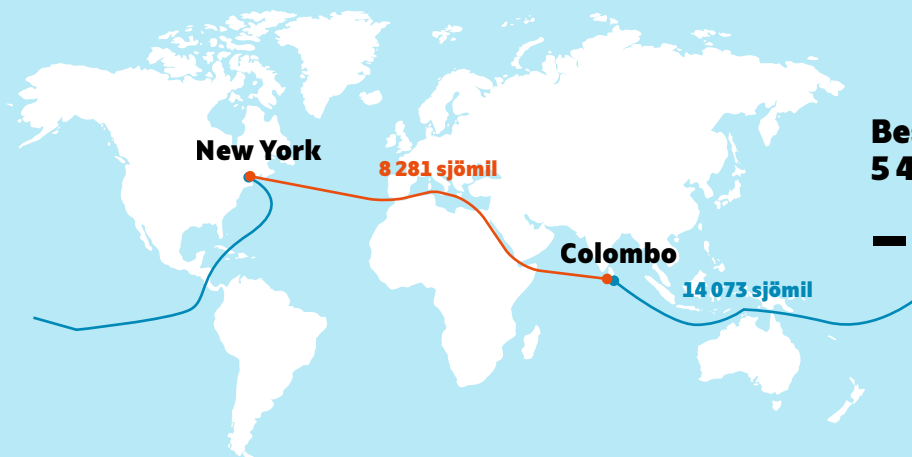
Besparing
3 315 sjömil
– 23 %



COLOMBO – NEW YORK

Suez
8 281 sjömil

Godahoppsudden
14 073 sjömil



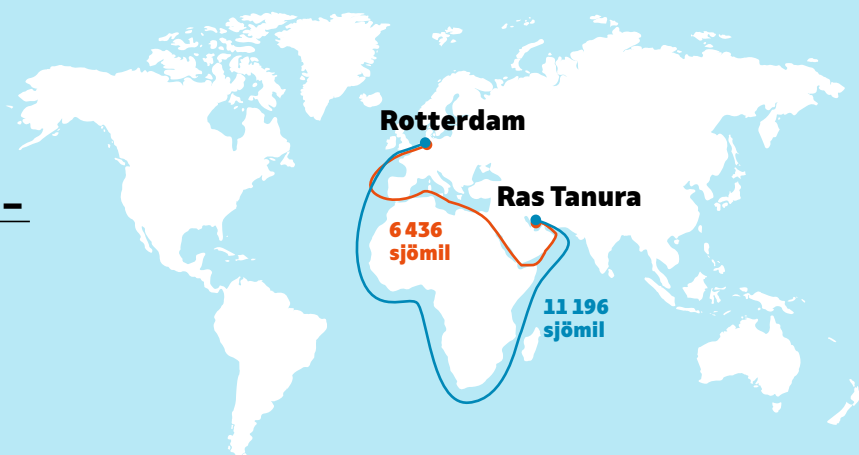
Besparing
5 473 sjömil
– 39 %



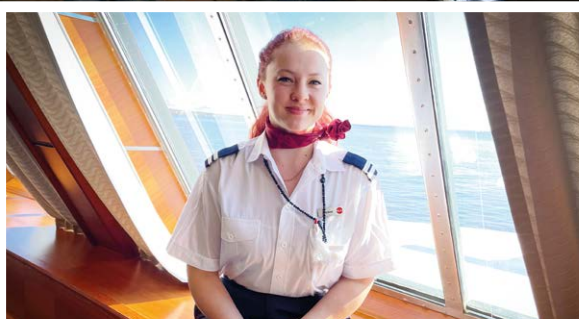
RAS TANURA (SAUDIARABIEN) – ROTTERDAM

Suez
6 436 sjömil

Godahoppsudden
11 196 sjömil



Besparing
4 733 sjömil
– 42 %



Merimies-Unioni on merimiehen turva

Liity jäseneksi: liity.smu.fi

**Liity opiskelijajäseneksi:
opiskelija.smu.fi**

MERIMIES-UNIONI:

- neuvottelee työ- ja palkkaehtosi
- valvoo työehtosopimusten noudattamista
- auttaa työelämän muissa ongelmissa
- Merimies-Uniönin luottamusmiehet neuvovat työpaikoilla
- Merimies-Unioni on perustettu 1916
- SAK:n jäsen

Merimies-Unioni

Sjömans-Unionen är sjömannens skydd

Bli medlem: liity.smu.fi

**Bli studerandemedlem:
opiskelija.smu.fi**

SJÖMANS-UNIONEN:

- förhandlar om dina arbetsvillkor och löner
- övervakar att kollektivavtal följs
- hjälper med andra problem i arbetslivet
- Unionens förtroendemen hjälper på din arbetsplats
- Sjömans-Unionen grundades 1916
- Medlem i FFC

Sjömans-Unionen

Liity Merimies-Unionin jäseneksi sähköisesti välittömästi työsuhteesi alkaessa



Varmista viimeistään nyt, että liityt Merimies-Unionin jäseneksi sähköisesti.

Liity jäseneksi: liity.smu.fi

Jos olet opiskelija, täytä opiskelijan liittymislomake: opiskelija.smu.fi

Suomen hallituksen toimesta on tullut voimaan useita lakimuutoksia, jotka heikentävät työntekijän asemaa ja vaikuttavat työttömyysturvaan. Työttömyyskassaan, eli A-kassaan pitää olla kuulunut jatkossa **12 kuukautta**, jotta on oikeutettu ansiosidonnaiseen työttömyysturvaan.

Kaikista jo voimaan tulleista ja tulevista muutoksista löydät lisätietoa A-kassasta: a-kassa.fi

Lue myös:

Hallitusohjelman muutokset työttömyysturvaan: a-kassa.fi/ohjepankki/hallitusohjelman-muutokset-tyottomyysturvaan

On tärkeää, että liityt Merimies-Unionin ja A-kassan jäseneksi välittömästi sähköisesti heti työsuhteesi alkaessa: liity.smu.fi

Merimies-Unioni neuvottelee työehtosopimuksesi ja valvoo sen noudattamista

Varmista viimeistään nyt, että Merimies-Unionin jäsenyytesi on kunnossa. Kun olet liittynyt Merimies-Unionin jäseneksi sähköisesti/kirjallisesti, sinulla on turvanasi Merimies-Unionin kokenut edunvalvontajoukko: pääluottamusmiehet, laivaluottamusmiehet sekä liiton asiantuntijat. Merimies-Unioni neuvottelee työehtosopimuksesi ja valvoo sen noudattamista.

Kattavat jäsenedut

Merimies-Unionin jäsenenä saat käyttöösi liiton neuvottelemat kattavat jäsenedut. Merimies-Unionin jäsenenä olet oikeutettu myös työtaisteluavustukseen työtaistelutilanteessa.

Anslut dig elektroniskt till Sjömans-Unionen genast i början av din anställning



Se till att du ansluter dig till Sjömans-Unionen elektroniskt senast nu.

Anslut dig som medlem: liity.smu.fi

Om du är studerande, fyll i blanketten för studerandemedlemmar: opiskelija.smu.fi

Flera lagändringar har trätt i kraft under den nuvarande regeringen som försvagar arbetstagarnas ställning och påverkar arbetslöshetsförmånerna. I fortsättningen måste man ha varit medlem i en arbetslöshetskassa (A-kassan) i **12 månader** för att ha rätt till inkomstrelaterad arbetslöshetsersättning.

Mer information om alla de ändringar som redan trätt i kraft och de som träder i kraft i framtiden finns på a-kassans webbsida: a-kassa.fi

Läs också: Ändringar i arbetslöshetsförmånerna i regeringsprogrammet: a-kassa.fi/regeringsprogrammet-ändringar-i-arbetsloshetsformanerna

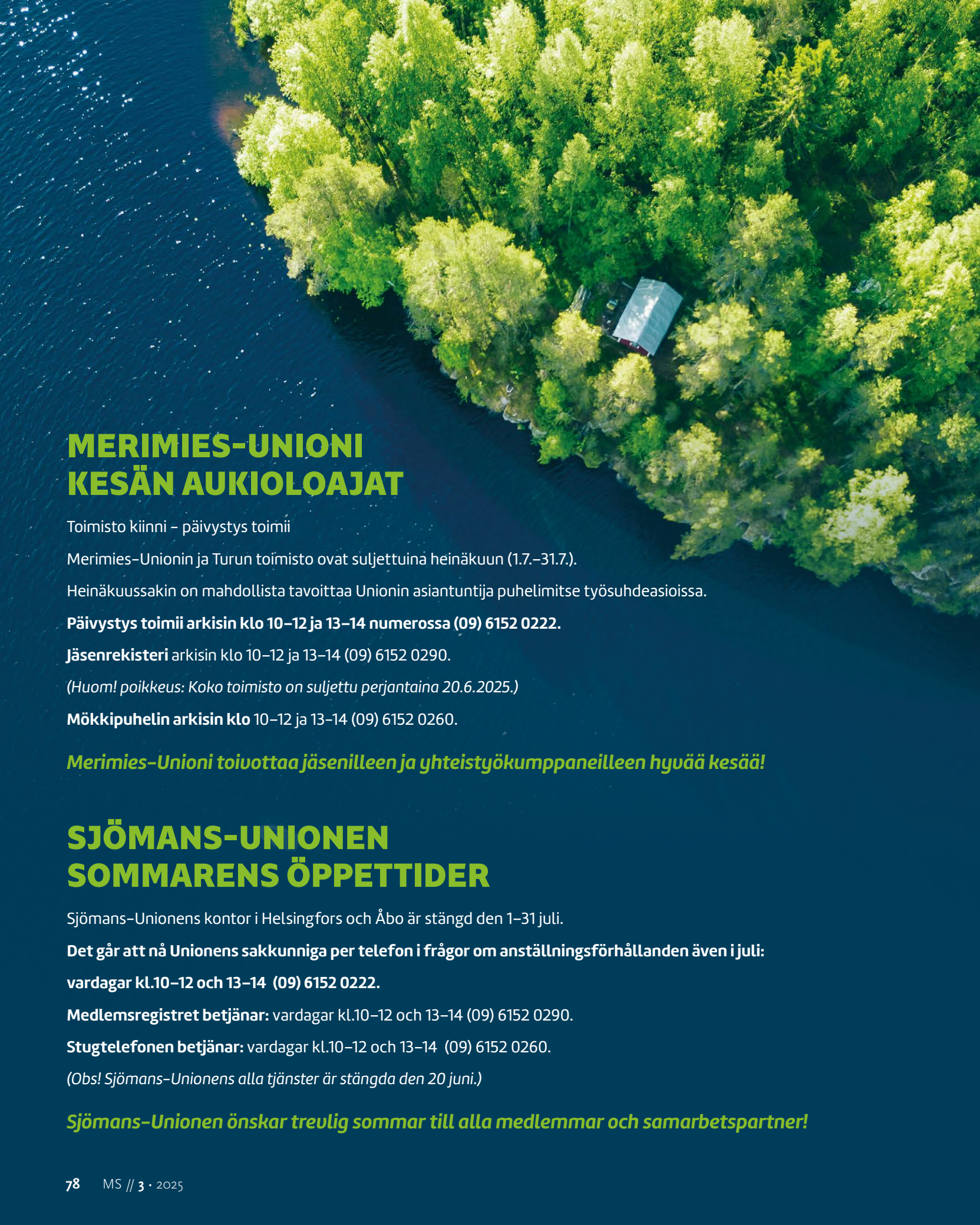
Det är viktigt att du blir medlem i Sjömans-Unionen och A-kassan omedelbart när din anställning börjar: liity.smu.fi

Sjömansunionen förhandlar om ditt kollektivavtal och övervakar att den följs

Se till att ditt medlemskap i Sjömans-Unionen är i ordning senast nu. När du har anslutit dig till Sjömans-Unionen elektroniskt/skriftligt har du skydd av Sjömans-Unionens erfarna intressebevakare: huvudförtroendemännen, fartygsförtroendemännen och de fackliga ombudsmännen. Sjömans-Unionen förhandlar om ditt kollektivavtal och övervakar att den följs.

Omfattande medlemsförmåner

Som medlem i Sjömans-Unionen har du tillgång till omfattande medlemsförmåner som förhandlats fram av förbundet. Som medlem i Sjömans-Unionen har du också rätt till stöd i händelse av stridsåtgärder.

An aerial photograph showing a dense green forest along a dark blue body of water. A small, light-colored building with a dark roof is visible on the shoreline, partially obscured by trees.

MERIMIES-UNIONI KESÄN AUKIOLOAJAT

Toimisto kiinni – päivystys toimii

Merimies-Unionin ja Turun toimisto ovat suljettuina heinäkuun (1.7.–31.7.).

Heinäkuussakin on mahdollista tavoittaa Unionin asiantuntija puhelimitse työsuhteasioissa.

Päivystys toimii arkisin klo 10–12 ja 13–14 numerossa (09) 6152 0222.

Jäsenrekisteri arkisin klo 10–12 ja 13–14 (09) 6152 0290.

(Huom! poikkeus: Koko toimisto on suljettu perjantaina 20.6.2025.)

Mökkipuhelin arkisin klo 10–12 ja 13–14 (09) 6152 0260.

Merimies-Unioni toivottaa jäsenilleen ja yhteistyökumppaneilleen hyvää kesää!

SJÖMANS-UNIONEN SOMMARENS ÖPPETTIDER

Sjömans-Unionens kontor i Helsingfors och Åbo är stängd den 1–31 juli.

Det går att nå Unionens sakkunniga per telefon i frågor om anställningsförhållanden även i juli:

vardagar kl.10–12 och 13–14 (09) 6152 0222.

Medlemsregistret betjänar: vardagar kl.10–12 och 13–14 (09) 6152 0290.

Stugtelefonen betjänar: vardagar kl.10–12 och 13–14 (09) 6152 0260.

(Obs! Sjömans-Unionens alla tjänster är stängda den 20 juni.)

Sjömans-Unionen önskar trevlig sommar till alla medlemmar och samarbetspartner!

ÅLANDS AVDELNINGEN

**SOMMARUTFÄRD TILL FÖGLÖ 1.8.2025
OCH 8.8.2025**

Ålands avdelningens sommarutfärd går i år ut till Föglö.

Fredagen den 1 augusti samt fredagen den 8 augusti.

Avgång kl 15.00 från bussplan i Mariehamn. Möjlighet att stiga på längs vägen till Svinö. Därefter tar vi färjan över o efter en kort promenad intar vi middag på Restaurang **Seagram**.

Retur på kvällen o tillbaka till Mariehamn vid 22-tiden.

Medlem får ta partner med till halva priset. Begränsat antal platser.

Bindande anmälan senast 15 juli till:

e.kivio@gmail.com, el 0457 361 3781

Anmäl även var ni stiger på buss samt ev allergier.

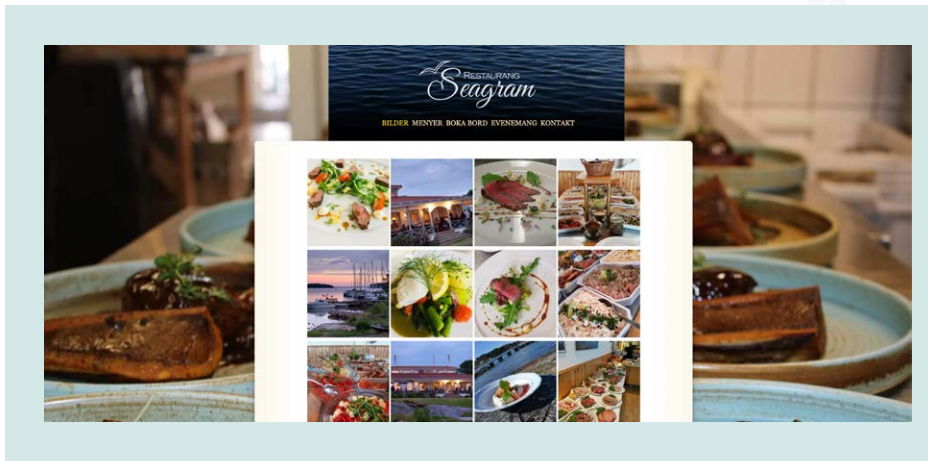
Välkomna!

Huomasitko?

Oman ammattiosastosi näet nyt suoraan Merimies-lehden takasivulta osoitekentästä. Jos huomaat kuuluvasi väärään osastoon voit pyytää osaston vaihtoa: jasenrekisteri@smu.fi

Märkte du?

Du kan nu se din fackavdelning på baksidan av tidningen Sjömannen i adressfältet. Om du tillhör fel avdelning kan du begära byte: jasenrekisteri@smu.fi

**KULTAMERKIT/
GULDMÄRKERNA**

Jenni Vuorela
Hanna Suonpää
Johanna Virta
Kai Kivimäki

IN MEMORIAM**Reijo Kalevi Reuna**

Eläkkeellä ollut merimies ja pitkäaikainen Merimies-Unionin jäsen Reijo Reuna menehtyi sairaskohtaukseen 3.3.2025. Reijo lähti merille 16-vuotiaana ja kiersi maailmaa kauppalaivoilla. Pisimmän uransa Reijo teki jäämurtajissa, erityisesti Voimassa. Työelämänsä viimeiset vuodet Reijo teki työtä monitoimimurtaja Nordica.

Reijoa jäivät kaipaamaan,
poika perheineen, sukulaiset sekä ystävät

**Turun työllisyysalue
MERITYÖNVÄLITYS**

Yhteyshenkilö: Ville Käldeström

Palvelunumero: 044 796 5015

Sähköposti:

merityonvalitys.tyollisyysalue@turku.fi

Osoite:

Yliopistonkatu 27a, 20100, Turku
Palvelumme on valtakunnallinen.
Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

**Åbo sysselsättningsområde
SJÖMANSFÖRMEDLING**

Kontaktperson: Ville Käldeström

Tjänstenummer: 044 796 5015

E-post: sjomansformedling.sysselsattningsomrade@turku.fi

Adress: Universitetsgatan 27 A,
20100, Åbo

Vår service är nationell. Tidsbokning krävs för att uträtta personliga ärenden.



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2025

Luottamusmiesten jatkokurssi II 22.9.–25.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 21.10.–22.10.

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Heikki Karla

p. 050 435 6094

heikki.karla@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2025

Fortsättningskurs för förtroendemän II 22.9.–25.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 21.10.–22.10.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Heikki Karla

tel. 050 435 6094

heikki.karla@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT Arkisin klo 9–15

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS

John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

AVOIN TYÖTTÖMYYSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU:
020 690 455

Puhelinpalvelun aukiolot:
ma-pe 8.30–12.00

poikkeukset aukioloissa voi tarkistaa:
a-kassa.fi/yhteystiedot

EASIOINNIN CHAT palvelee joka arkipäivä
klo 8.30–15, a-kassa.fi/easiointi

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFON TJÄNST:
020 690 455

Öppetider för telefon tjänsten:
mån-fre 8.30–12.00

Undantag i öppetider meddelas på
A-kassans hemsida:
a-kassa.fi/sv/kontaktuppgifter

E-TJÄNSTENS CHATT öppen alla vardagar
från 8:30 till 15, a-kassa.fi/sv/e-tjansten

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Joachim Alatalo
(09) 615 20 223 / 050 529 9206

Sihtööri / Sekreterare
Tetta Härkönen
(09) 615 20 225 / 040 455 9834

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Heikki Karla
(09) 6152 0259 / 050 435 6094

Asiantuntija, lakimies /
ombudsman, jurist
Pia Levin
(09) 615 20 253 / 040 7069 863

Asiantuntija / Ombudsman
Matias Widjeskog
050 544 0174

Asiantuntija / Ombudsman
Niko Heino
(09) 6152 0224 / 050 560 9204

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Patrick Kuronen
(09) 615 20 251 / 040 178 7774

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Marko Komeri
(09) 6152 0252 / 050 574 6603

ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator
Kenneth Bengts
(09) 615 20 258 / 040 455 1229

Toimittaja/Redaktör
Saana Lammisivu
(09) 615 20 221 / 045 7730 1020

Talous- ja jäsenihteeri
Kirsi Kostiainen
(09) 615 20 217

Jäsenpalvelusihteeri /
Medlemssekreterare
Saara Nordberg
(09) 6152 0256

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

Talouspäällikkö / Ekonom
Sini-Elina Kärsämä
(09) 6152 0219 / 040 354 1945

Turku / Åbo
Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku
Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

VARAATHAN ETUKÄTEEN AJAN ASIAANTUNTIJATAPAAMISEEN

Mikäli haluat tulla tapaamaan
asiantuntijaa paikan päälle
Helsingin tai Turun toimistolle,
varmistathan että sinulla on
tapaamisaika etukäteen sovittuna
kyseisen asiantuntijan kanssa.

Tapaamisajan voi sopia suoraan
sähköpostitse tai puhelimitse
kyseisen asiantuntijan kanssa.

VÄNLIGEN BOKA TID I FÖRVÄG VIDMÖTE MED VÅRA OMBUDSMÄN

Om du vill träffa en ombudsman på
plats på vårt kontor i Helsingfors
eller Åbo, boka tid med den
ifrågavarande ombudsmannen i
förväg.

Du kan boka tid direkt via e-post
eller telefon med den ifrågavarande
ombudsmannen.